



**TØI rapport
517/2001**

Vinterstengning av veien over Hardangervidda

Virkninger for næringsliv og turisme

**Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen**

ISSN 0802-0175
ISBN 82-480-0197-0

Oslo, juni 2001

Tittel: Vinterstegning av veien over Hardangervidda -
virkninger for næringsliv og turisme

Forfattere: Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen

Dato: 06.2001

TØI rapport: 517/2001

Sider 85

ISBN Papir: 82-480-0197-0

ISBN Elektronisk:

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Vegdirektoratet

Prosjekt: 2684

Prosjektleder: Viggo Jean-Hansen

Kvalitetsansvarlig: Jon Inge Lian

Emneord: Reiseliv
Ringvirkninger
Transportkostnader
Veiplanlegging

Title: Closure of the Hardangervidda road during the winter –
effects on tourism and industry

Author(s): Øystein Engebretsen
Karl-Erik Hagen

Date: 06.2001

TØI report: 517/2001

Pages 85

ISBN Paper: 82-480-0197-0

ISBN Electronic:

ISSN 0808-1190

Financed by: Norwegian Public Roads Administration

Project: 2684

Project manager: Viggo Jean-Hansen

Quality manager: Jon Inge Lian

Key words: Regional impacts
Road Planning
Tourist Industry
Transport Costs

Sammendrag:

Lærdalstunnelen har gitt fergefri stamvei-forbindelse mellom Bergen og Oslo. Etter Stortingets vedtak har Rv7 over Hardangervidda og Rv50 Hol - Aurland vært brøytet vinteren 2001. Rapporten utgjør en del av Vegdirektoratets utredning som skal gi grunnlag for beslutning om vinterdrift fra høsten 2001. Prosjektet har tatt for seg mulige konsekvenser for næringsliv og turisme i Indre Hardanger, Øvre Hallingdal og Numedal dersom veiene blir vinterstengt. Rv7 er fortsatt viktig for godstransporten mellom de store markedene på Vestlandet og Østlandet. For Hardanger vil vinterstengning først og fremst gi stor økning i transportkostnadene for næringslivet. For Hallingdal vil de største virkningene trolig bli redusert vinterturisme med betydelige konsekvenser for reiselivs-næringen og handelsnæringen.

Summary:

The report presents the expected regional impacts of a possible closure of the Hardangervidda road and the Hol-Aurland road during the winter season from January to April. In the Hardanger region west of the mountain pass it is expected increased transport costs for the industry. East of the mountain pass, in the northern part of the Hallingdal region, it is expected that the winter tourism will be reduced significantly thus reducing the turnover in the tourist industry and retail trade.

Language of report: Norwegian

Forord

Gjennom åpningen av Lærdalstunnelen høsten 2000, er det etablert fergefri stamveiforbindelse (E16) mellom Bergen og Oslo. Stortinget vedtok før jul i 2000 å holde Rv7 over Hardangervidda og Rv50 Hol - Aurland åpne vinteren 2000-2001. Vegdirektoratet ble pålagt å gjennomføre utredninger som kan gi grunnlag for ny beslutning om vinterdriften på de to veistrekningen fra høsten 2001.

Det er gjennomført flere delutredninger. Denne rapporten tar for seg konsekvensene for næringsliv og turisme i Indre Hardanger, Øvre Hallingdal og Numedal ved vinterstengning av enten Rv7, Rv50 eller begge.

Oppdragsgiver har vært Vegdirektoratet. Oppdragsgivers kontaktperson har vært sjefingeniør Toril Presttun.

Rapporten inneholder tre delutredninger. Første del (kapittel 2) omhandler mulige konsekvenser av vinterstenging basert på data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse i februar og mars 2001. Del to (kapittel 3 og 4) omhandler mulige konsekvenser for næringsliv og turisme i Indre Hardanger basert på informasjon fra bedrifter i regionen. Del tre (kapittel 5) tar for seg tilsvarende konsekvenser for Øvre Hallingdal og Numedal.

Karl-Erik Hagen har hatt ansvaret for kapittel 3 og 4 (inklusive intervjuarbeid til kapittel 4). Øystein Engebretsen har vært prosjektleder og har hatt ansvaret for kapitlene 1, 2 og 5 (inklusive intervjuarbeidet til kapittel 5). Avdelingsleder Jon Inge Lian har hatt ansvaret for kvalitetssikring. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har hatt ansvaret for tekstbehandlingen til kapittel 3 og 4, samt sluttbearbeiding av rapporten.

Oslo, juni 2001

TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Jon Inge Lian
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Vinterstengning av Hardangervidda	1
1.1 Foreløpige vedtak om vintertjenesten på Rv7 og Rv50.....	1
1.2 Ny utredning	2
1.3 Konsekvenser for næringsliv og turisme	3
1.4 Deloppgaver.....	5
1.5 Datagrunnlag og metode.....	5
1.6 Rapportens oppbygning	7
2 Trafikken over Hardangervidda	8
2.1 Lærdalstunnelen har gitt liten effekt på Hardangervidda – Rv50 er taperen .	8
2.2 Trafikkundersøkelse. Datagrunnlaget.....	12
2.3 Fjellovergangenes betydning for godstransporten	21
2.4 Annen næringstransport over fjellet	26
2.5 Rv7 viktig for reiselivet	28
2.6 Toget like viktig som veien?	32
3 Omfanget av hotellturisme i Hardanger	33
4 Konsekvenser for kommunene i Hardanger	37
4.1 Ullensvang	37
4.2 Eidfjord.....	44
4.3 Ulvik.....	49
4.4 Granvin og Kvam	53
4.5 Totale ekstra kostnader for godstransport.....	58
5 Virkninger for kommunene i Øvre Hallingdal og Numedal	60
5.1 Næringsstrukturen i kommunene.....	60
5.2 Intervjuer.....	61
5.3 Ål kommune	61
5.4 Hol kommune	68
5.5 Nore og Uvdal kommune.....	77
5.6 Rollag kommune.....	80
5.7 Hemsedal og Valdres – nye reisemål?	81
Referanser	84

Sammendrag:

Vinterstengning av veien over Hardangervidda – virkninger for næringsliv og turisme

Konsekvensutredning

Gjennom åpningen av Lærdalstunnelen høsten 2000, er det etablert fergefri stamveiforbindelse (E16) mellom Bergen og Oslo. Stortinget vedtok før jul i 2000 å holde Rv7 over Hardangervidda og Rv50 Hol - Aurland åpne vinteren 2000-2001. Vegdirektoratet ble pålagt å gjennomføre utredninger som kan gi grunnlag for ny beslutning om vinterdriften på de to veistrekningene fra høsten 2001.

Det er gjennomført flere delutredninger. Denne rapporten tar for seg konsekvensene for næringsliv og turisme. Følgende alternativer er vurdert:

Alt 0: Døgnåpen Rv7, dagåpen Rv50 (dagens situasjon).

Alt 1: Stengt Rv7, døgnåpen Rv50.

Alt 2: Døgnåpen Rv7, stengt Rv50.

Alt 3: Stengt Rv7, stengt Rv50.

Generelt vil all transport som skal over Hardangervidda få lenger kjørevei vintertid dersom Rv7 holdes stengt. Vinterstengning vil i særlig grad berøre regionene som "sogner til" Rv7 mellom Voss og Gol, dvs:

- *Indre Hardanger* med kommunene Eidfjord, Ulvik, Ullensvang, Granvin og Kvam.
- *Øvre Hallingdal og Numedal* med kommunene Hol, Ål, Nore og Uvdal og Rollag.

Målet har vært å analysere virksomheter som er lokalisert i disse regionene og som er avhengig av markeder på den andre siden av vidda.

Grunnlaget for analysene har vært:

- Statens vegvesens trafikktegninger.
- Intervjuer av trafikanter på fjellovergangene i februar og mars 2001.
- Trafikkstatistikk fra NSB BA.
- Intervjuer av bedrifter og offentlige etater i de berørte kommunene.
- Data fra offentlig statistikk og registre, samt resultater fra tidligere undersøkelser.

Rv7 fortsatt viktig

Vintertrafikken på Rv7 over Hardangervidda har ikke blitt nevneverdig påvirket etter at Lærdalstunnelen åpnet. Det ser ut til at det først og fremst er Rv50 mellom Hol og Aurland som har mistet trafikk. Trafikken er flyttet til Rv52 gjennom Hemsedal (mesteparten) og E16 over Fillefjell. Hemsedal har nå like mye lastebiltrafikk som E134 over Haukelifjell.

Veikantintervjuene viser at Rv7 fortsatt spiller en sentral rolle for godstransporten mellom de store markedene på Vestlandet og Østlandet. 36 prosent av gods-transport mellom Bergensregionen og Osloregionen benytter Rv7 over Hardangervidda. Kun seks prosent kjører Rv50, 45 prosent kjører via Lærdalstunnelen (E16) og Hemsedal (Rv52), 11 prosent kjører over Fillefjell (E16) og tre prosent kjører E134 over Haukeli. De som kjører over Hardangervidda på Rv7 velger denne fordi den er kortest og raskest. Ruten via Hemsedal velges på grunn av mindre stigning, bedre veistandard og litt fordi man slipper ferge. Til tross for at E16 over Fillefjell er stamvei, er det få som velger denne traséen mellom Oslo og Bergen. Av godstrafikk over Fillefjell som skal til/fra Bergen skal mesteparten fra/til Mjøsregionen.

Næringstransport til/fra områdene rundt Hardangervidda

Vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda kan medføre relativt store konsekvenser for varetransporten til/fra Indre Hardanger. Dette skyldes at hele 50 prosent av bilene benytter Rv7 over Hardangervidda. E134 er bare viktig for samhandelen med Telemark og Agder. Ellers er det Rv7 som dominerer.

Ruten over Hardangervidda er den korteste til Osloområdet. Mellom f.eks. Granvin og Oslo sentrum er det 17 prosent lenger kjørevei over Haukelifjell (via Utne). Resultatet av en stengning vil derfor bli en merkbar økning i transportkostnadene for Indre Hardanger.

Sammenlignet med Indre Hardanger er det noe mindre godstransport over fjellet vinterstid til/fra Øvre Hallingdal. På den annen side skjer hele ¾ av denne transporten på Rv7 over Hardangervidda, hovedsakelig som samhandel med Bergensregionen. Mesteparten av de berørte bedriftene ligger imidlertid slik til at vinterstengt Rv7 kun vil øke kjørestrekning til Bergen med knapt seks prosent. Hvis derimot også Rv50 blir stengt, vil kjøreavstanden øke med 30-40 prosent. (Undersøkelsen indikerer for øvrig at det ikke forekommer videre godstransport vinterstid fra Numedal via Geilo og videre Rv7 mot Vestlandet.)

Regnet i antall turer er næringslivets persontransport¹ til/fra områdene rundt Hardangervidda like stor som godstransporten, men med et større innslag av lokale turer.

¹ Næringslivets persontransport består av to hovedkategorier; tjenestereise for å utføre håndverksoppdrag etc (inkl noen få arbeidsreiser) og tjenestereiser knyttet til salgsvirksomhet eller deltakelse på møter, seminarer eller kurs.

Fritids- og feriereiser dominerer

Mesteparten av trafikken på Rv7 over Hardangervidda og på Rv50 gjelder fritids- og feriereiser. Over halvparten av trafikken gjelder vestlendinger på besøk i Øvre Hallingdal / Numedal. Dette gjelder både antall kjøretøy og antall reisende.

Besøkstrafikken til Indre Hardanger er relativt jevnt fordelt på alle kommunene i regionen. Dette kan trolig tolkes som at det stort sett dreier seg om private besøk. Februar og mars er ikke store reiselivsmåneder i Hardanger. For besøkstrafikken til Øvre Hallingdal / Numedal er det helt annerledes. 93 prosent av gjestene besøker Hol kommune. Med så høye tall er det grunn til å anta at det aller meste dreier seg om trafikk til hytter og hoteller. Private besøk utgjør trolig en svært liten andel.

Per dag "bringer" Rv7 i gjennomsnitt vel 200 turister til Øvre Hallingdal, de aller fleste til Geiloområdet. Tallet omfatter ikke trafikk/besøk under vinterferien og påskeferien. Med vinterstengt Rv7 vil reisetiden til Geilo øke med vel 30 minutter fra Bergen (er nå ca fire timer). Fra Indre Hardanger og andre områder lenger sør på Vestlandet øker reisetiden med opptil to timer. Det er grunn til å anta at dette vil medføre færre besøk. Konsekvensen av dette kan bli redusert omsetning for vintersportsanlegg, detaljhandel osv i Geiloområdet. Like viktig er det at Geiloområdet vil få økt konkurranse. Med stengt Rv7 er det like raskt (raskere) å komme fra Bergen til Hemsedal og Fillefjell (via Lærdalstunnelen) som til Geilo.

Toget like viktig?

Vinterstid kommer det flere turister med tog enn med bil over fjellet fra Bergensregionen til Geiloområdet. Likevel er det usikkert om toget kan ta over hvis folk ikke kommer fram på Rv7. Hotellnæringen på Geilo bekrefter at toget har en sentral rolle. Men tilbudet anses etter hvert som dårlig med lav frekvens, høye priser og fulle tog. Dersom toget skal ta over vesentlige deler av vintermarkedet fra Vestlandet, må tilbudet bygges ut betydelig.

Hotellturismen i Indre Hardanger

Vinteren er lite preget av turisme i Indre Hardanger. Men kurs- og konferansemarkedet har stor omsetning både i februar og mars. I april stiger den vanlige turisttrafikken en del. Samlet sett betyr dette at hotellene i april har kommet opp på en omsetning tilsvarende 34 prosent av nivået i toppmåneden juli, mens tilsvarende tall for mai er vel 62 prosent. Betydningen av vinteråpen Rv7 er først og fremst knyttet til at hotellene har lav beleggprosent på grensen til lønnsomhet. Selv om kundegrunnlaget via Rv7 er relativt lavt på vinteren, vil likevel en vinterstengning av veien kunne være en utløsende faktor for at hotellene kommer under lønnsomhetsgrensen. Særlig gjelder dette hvis veien holdes stengt utover i mai. Et annet poeng er at kundegrunnlaget kan bli ytterligere redusert fordi turoperatørene ofte vil ha avtale fra og med april. Stengt vei i denne perioden kan derfor medføre at kontrakter går tapt. Samlet har hotellene i regionen en omsetning på 85 millioner kroner.

Konsekvenser for næringslivet i Indre Hardanger

For samtlige bedrifter i de fem kommunene er det (på grunnlag av informasjon fra intervjuene) beregnet at vinterstengning av Rv7 vil gi ca 2,3 millioner kroner per år i ekstra godstransportkostnader. Dette er et minimumsbeløp fordi bl a kostnader for kundene ved forsinket levering ikke er kalkulert inn. Resultaten bekreftes av data fra et større spedisjonsfirma, HSD-Voss Frakt, som har litt mer enn 50 prosent av transporten mellom Indre Hardanger og Østlandet. For enkelte bedrifter kan en økning i transportkostnadene være kritisk med hensyn til videre produksjon.

Konsekvenser for næringslivet i Øvre Hallingdal og Numedal

Vinterturismen er viktig både for turistnæringen og for handelen i Ål kommune. En relativt beskjedne, men viktig andel av vinterturismen er basert på folk som har reist over fjellet, hovedsakelig på Rv7 og Rv50. Vestlandsmarkedet har i tillegg fått økende betydning de senere årene. På denne bakgrunn kan det fastslås at vinterstengning vil gi negative konsekvenser for næringsvirksomhet og sysselsetting i kommunen. Særlig gjelder dette hvis både Rv7 og Rv50 stenges.

Fordi kommunen har liten industrivirksomhet og fordi mesteparten av markedet for Ål-industrien er på Østlandet og i utlandet, vil transportproblemer for industrien som følger av vinterstengning, bety relativt lite for Ål-samfunnet som sådan. For de bedriftene som rammes har imidlertid stengningen konsekvenser for transportkostnadene. Forverret konkurransesituasjon er trolig viktigere. For å kunne konkurrere på vestlandsmarkedet (hele året) er det strategisk viktig å kunne komme over fjellet på vinterstid.

I Hol kommune og i særdeleshet i Geiloområdet, er reiselivet basisvirksomhet. Medregnet overnatting i private hytter, er det anslått at antall gjestedøgn per år er ca 950 000. Reiselivet gir betydelig overrisling i den lokale økonomien. En svært stor andel av arbeidsplassene i kommunen er direkte eller indirekte basert på turismen. For 1998 er det for Hol kommune beregnet en samlet omsetning for reiselivet, inklusive overrisling, på 680 millioner kroner (Holtskog og Østhagen 1999). Knappt 292 millioner av dette var knyttet til hotell- og restaurantvirksomhet.

Vinterturismen utgjør totalt sett minst 50 prosent av samlet omsetning. Tallene spriker en del med hensyn til Vestlandets andel av vintermarkedet avhengig av type virksomhet og beliggenhet. Det er anslått at andelen samlet sett er ca 35 prosent. Til tross for en viss usikkerhet, kan det uansett slås fast at andelen er vesentlig og at vestlandsmarkedet representerer en betydelig andel av den turistbaserte omsetningen.

Stengning av Rv7 på vinteren vil således med stor sannsynlighet medføre betydelig tap av omsetning i Geiloområdet. Det er ikke sikkert det hjelper så mye om Rv50 holdes åpen. Kjøredistansen mellom Bergen og Geilo via Rv50 blir vel 28 mil. Dette er samme distanse som til Hemsedal (via Lærdalstunnelen) og to mil *lenger* enn til Fillefjell. Det er grunn til å tro at dette vil påvirke konkurranseforholdet mellom de tre fjellområdene.

Stengning av Rv50 (med åpen Rv7) vil ikke gi tilsvarende effekter for Hol kommune som stengning av Rv7. For det første er turismen beskjedne langs Rv50 og dessuten er den i mye mindre grad knyttet til vestlandsmarkedet. Dette viser både materialet fra veikantintervjuene og tallene for hytteeiere.

Nore og Uvdal og Rollag er i mindre grad avhengig av vinteråpen Rv7. Industrien er for det meste orientert mot Kongsberg. For turistnæringen har vintermarkedet fra Vestlandet liten betydning unntatt et visst innslag på Dagalifjellet (knyttet til Geiloområdet). For enkelte butikker og serveringsbedrifter langs Rv40 gjennom Numedal, utgjør likevel trafikk til/fra Vestlandet et viktig markedsgrunnlag på vinteren.

Hemsedal og Valdres - nye reisemål?

Dersom Rv7 og eventuelt Rv50 stenges, må det forventes at omsetning basert på gjennomgangstrafikken (servering, salg av bensin etc) overføres til bedrifter langs E16 og Rv52. Tall fra trafikkundersøkelsen gir i tillegg en indikasjon på at Fillefjell og Hemsedal trolig vil ta over mye av reiselivsmarkedet ved en vinterstengning. Allerede nå kan det registreres relativt stor trafikk til disse områdene via Lærdalstunnelen. Hotellene på Geilo har på sin side merket nedgang i besøket fra Vestlandet etter at Lærdalstunnelen åpnet.

1 Vinterstengning av Hardangervidda

1.1 Foreløpige vedtak om vintertjenesten på Rv7 og Rv50

1.1.1 Vegdirektoratet: Samfunnsøkonomisk gunstig med vinteråpen Rv7

Gjennom åpningen av Lærdalstunnelen høsten 2000, er det etablert fergefri stamveiforbindelse (E16) mellom Bergen og Oslo. For å kunne vurdere behovet for å holde de etablerte riksveiforbindelsene Rv7 over Hardangervidda og Rv50 Hol – Aurland vinteråpne, har Vegdirektoratet utarbeidet en prognose for trafikkutviklingen etter åpningen av Lærdalstunnelen.

Med bakgrunn i beregnede trafikkstrømmer er det forventet av Rv50 vil få en trafikk på om lag 50 kjøretøy per døgn om vinteren mot vel 300 før åpning av tunnelen. En vinterstengning av Rv50 gir en forholdsvis liten økning i brukernes kostnader i forhold til Vegvesenets besparelse. I forslaget til statsbudsjett for 2001 er det derfor konkludert med at det vil være klare økonomiske fordeler ved å vinterstenge Rv50. I tillegg er det pekt på av vinterstengning vil være sammenfallende med hensynet til naturvern (Samferdselsdepartementet 2000).

Vegdirektoratet har også sett på muligheten av å vinterstenge Rv7 i tillegg til Rv50. Stengning av *begge* veiene vil innebære en reduksjon av kostnadene til vinterdrift med om lag 7 mill kr per år. En stengning av begge veiene vil imidlertid påføre brukerne ekstra reiselengde, og som følge av dette, ekstra kostnader. Basert på de prognoser som foreligger, har Vegdirektoratet beregnet de økte brukerrelaterte kostnadene til om lag 20 mill kr. Det er således en vesentlig økonomisk ulempe ved å stenge både Rv50 og Rv7. I statsbudsjettet er det imidlertid pekt på at det er knyttet usikkerhet til hvilke veivalg trafikantene vil gjøre etter åpningen av Lærdalstunnelen.

1.1.2 Vinteråpen Rv7 vil ha negative konsekvenser for villreinen

Det vises i forslaget til statsbudsjett til at Direktoratet for naturforvaltning (DN) har fremholdt at fortsatt vinterdrift av Rv7 vil ha negative konsekvenser for villreinstammen i området, og at de derfor mener det er grunnlag for å vinterstenge Rv7 (Samferdselsdepartementet 2000). Den norske villreinen er den siste av den opprinnelige europeiske fjellreinen, og Norge har et spesielt internasjonalt ansvar for å ta vare på denne arten. En sikring av arten på lengre sikt kan kreve en reetablering av villreinens trekkruter slik at en oppnår en jevnlig utveksling av dyr over et større område, dvs. fra Setesdalsheiene i sør til Nordfjella i nord, og gjøre større deler av beitepotensialet tilgjengelig for vill-

reinen vinterstid. En permanent vinteråpen Rv7 vil i følge DN ha en barrierevirkning og vil, som følge av dette, forhindre reetablering av slike trekkruter. I følge DN vil dette føre til minimal utveksling av dyr.

En fortsatt vinteråpen Rv7 vil også, i følge DN, skape forstyrrelser i større områder både som følge av selve veitrafikken og trafikk i terrenget som er muligjort ved en åpen vei. Dette vil medføre at villreinen vinterstid ikke får tilgang til hele beitepotensialet. Beitemulighetene i vinterperioden er avgjørende for utviklingen av stammen.

1.1.3 Stortingets foreløpig vedtak

Med bakgrunn i anbefaling fra Samferdselsdepartementet og tilråding fra Vegdirektoratet, vedtok Stortinget 13.12.2000 å holde Rv7 over Hardangervidda åpen vinteren 2000-2001 (B.innst.S.nr13 (2000-2001)). Vegdirektoratet ble pålagt å gjennomføre nye utredninger som grunnlag for ny beslutning om vinterdriften av Rv7 over Hardangervidda fra høsten 2001. Stortinget vedtok videre (på tvers av innstilling fra Samferdselsdepartementet og tilråding fra Vegdirektoratet) å holde Rv50 dagåpen på høyfjellstrekningen mellom Hol og Aurland, som en prøveordning vinteren 2000-2001.

1.2 Ny utredning

Høsten 2000 startet Vegdirektoratet arbeidet med en ny og mer omfattende konsekvensvurdering. Arbeidet har bestått av fem delutredning:

- Analyse av konsekvensene for villreinen ved vinteråpen Rv7.
- Nytte-/kostnadsanalyse av ulike alternativer.
- Analyse av trafikkbelastning på nærmiljøet i Hemsedal og Geilo.
- Analyse av konsekvenser for friluftslivet.
- Analyse av konsekvensene for næringsliv og turisme i områdene rundt vidda.

Fire alternativer er utredet. Alternativ 0 svarer til opplegget som har vært i drift vinteren 2000-2001. For alle alternativer er det forutsatt at E134 over Haukelifjell, Rv52 gjennom Hemsedal og E16 over Fillefjell holdes vinteråpne.

Alternativene:

Alt 0: Døgnåpen Rv7, dagåpen Rv50 (dagens situasjon).

Alt 1: Stengt Rv7, døgnåpen Rv50.

Alt 2: Døgnåpen Rv7, stengt Rv50.

Alt 3: Stengt Rv7, stengt Rv50.

Det er lagt til grunn at veiene evt åpnes til 1. mai.

Alternativ 1 forutsetter nattbrøyting på Rv50 (praktiseres ikke i dag). I følge notat av 18.01.2001 fra Vegdirektoratet, anses alternativ 1 som det mest realistiske sammenliknet med 0-alternativet (dagens situasjon). Vegdirektoratets analyser har tidligere vist at alternativ 1 ikke er lønnsomt (alt 2 er vurdert som lønnsom). Bakgrunnen for at dette alternativet likevel anses som mest realistisk, er en antagelse om politisk vektlegging av hensynet til villreinen.

1.3 Konsekvenser for næringsliv og turisme

Denne rapporten inngår som en del av Vegdirektoratets utredning og omhandler konsekvenser for næringsliv og turisme ved en stengning av veiene over Hardangervidda. Det er primært fokusert på geografiske områder som blir særlig berørt av en stengning.

Generelt vil all transport som skal over Hardangervidda vinterstid få forlenget kjøreavstanden med *minimum* ca 22 km på vinterstid dersom Rv7 og Rv50 holdes stengt¹. Tillegget er regnet mellom Voss og Gol (ca 190 km langs Rv13 og Rv7 – inklusive fergestrekningen Bruravik - Brimnes). Det er antatt at ny vinterrute blir Voss – Aurland – Lærdalstunnelen - Borlaug – Gol (ca 212 km). Tidligere undersøkelser ved TØI har vist at dette vil være den mest sannsynlige kjøreruten for det meste av godstransporten som i dag benytter Rv7 eller Rv50 mellom Vestlandet og Østlandet (Engebretsen m fl 1998).

Vinterstengning vil i særlig grad berøre regionene som ”sogner til” Rv7 mellom Voss og Gol. Vi kan definere to ”problemregioner” bestående av kommuner som vil få mer enn 22 km forlenget vinteravstand på tvers av vidda, nemlig:

- Vestregionen (*Indre Hardanger*): Eidfjord, Ulvik, Ullensvang, Granvin, Kvam
- Østregionen (*Øvre Hallingdal og Numedal*): Hol, Ål, Nore og Uvdal og Rollag.

Målet har vært å analysere virksomheter som er lokalisert i en av disse regionene og som er avhengig av markeder på den andre siden av vidda. Dette gjelder f eks vinterturistnæringen i Hol kommune (langs Rv7, Rv40 og Rv50). En stor del av markedsgrunnlaget for hotellene befinner seg i Bergen. I tillegg er det mange fra Bergensregionen som har hytte på Haugastøl, Ustaoset og ved Geilo. Turen med bil fra Bergen til Geilo vil øke med 120 km med vinterstengt Rv7 og Rv50 (dvs reise via Voss, Lærdalstunnelen, Hemsedal og Gol).

Også for næringstransport (både gods- og persontransport) som krysser fjellet til eller fra en av regionene, vil det bli omvei. Særlig problematisk blir det for eventuell næringstransport *mellom* vestregionen og østregionen.

¹ Dersom Rv50 holdes åpen, blir tillegget vel 14 km for trafikanter som velger ruten Aurland – Hol (Rv50).

Transportstrekningen mellom f eks Eidfjord og Geilo (og eventuelt videre til Numedal) vil bli forlenget med over 220 km. Før dette kan defineres som et problem, må man imidlertid kartlegge om det foregår næringstransport på denne relasjonen og i tilfelle hvor stort omfang denne transporten har.

Vi kan definere langdistansetraffikk (både person- og godsbiler) som trafikk fra/til Vestlandet vest for Voss til/fra Østlandet øst for Gol. Denne trafikken vil, som nevnt foran, få ca 22 km lengre kjørevei dersom både Rv7 og Rv50 holdes vinterstengt. På den annen side slipper man en fergestrekning (Brimnes – Bruravik). I denne rapporten fokuseres det imidlertid ikke på virkninger for langdistansetraffikken som sådan. Derimot er vi opptatt av hvilken betydningen bortfall av trafikk vil ha for detaljhandel og servicebedrifter (servering, hoteller etc) mellom Voss og Gol og gjennom Numedal. Ved vinterstengning kan disse muligens miste en vesentlig del av sitt markedsgrunnlag.



Figur 1.1: Veinettet i studieområdet.

1.4 Deloppgaver

Prosjektet har omfattet følgende deloppgaver:

1. Kartlegging av næringstransport og annen viktig transport vinterstid over fjellovergangene generelt og til/fra (evt mellom) Indre Hardanger og Øvre Hallingdal/Numedal spesielt.
2. Kartlegging av næringsliv i Indre Hardanger, Øvre Hallingdal og Numedal som kan bli berørt av vinterstengning med drøfting/analyse av mulige konsekvenser.
3. Effekter for vinterturistnæringen, herunder turismen langs fjellovergangene – kartlegging av hvor stor andel av markedsgrunnlaget som krysser fjellet i dag og vurdering av hvor stor andel av omsetningen som vil bli rammet ved vinterstengning?

1.5 Datagrunnlag og metode

Statens vegvesens trafikktellinger

Statens vegvesen har i en mange år hatt kontinuerlige tellinger på E16 Fillefjell (tellested Varden), Rv52 Hemsedal (tellested Bjøberg), Rv50 Hol - Aurland (tellested Geiteryggtunnelen), Rv7 Hardangervidda (tellested Lappestein) og E134 Haukelifjell (tellested Vågsli tunnel). Samtlige tellesteder ligger rett ved fylkesgrensene på høyfjellet og gir således et godt bilde av trafikken over fjellovergangene og mellom landsdelene. All trafikk telles time for time. Utskriftene viser antall kjøretøy fordelt på korte og lange kjøretøy og etter kjøreretning.

Til undersøkelsen har Vegdirektoratet tatt ut tall for hver dag de fem siste årene. Disse er i prosjektet brukt til å analysere utviklingen av vintertrafikken over fjellovergangene i januar – mars fra 1997 til og med vinteren 2001. Gjennom dette materialet har det bl a vært mulig å se hvordan Lærdalstunnelen har påvirket trafikkmønsteret, samt å vurdere hvilken rolle fjellovergangene på Rv7 og Rv50 har fått.

Trafikkundersøkelse

For å kartlegge trafikkmønstrene gjennomførte Vegdirektoratet og Statens vegvesen Hordaland en intervjuundersøkelse torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001. Intervjuene ble foretatt i tidsrommet 07:00-22:00 ved Nyastøl på E134 i Odda kommune, ved Fossli på Rv7 i Eidfjord kommune, ved Vassbygda på Rv150 i Aurland kommune og ved Borlaug på E16/Rv52 i Lærdal kommune.

Registreringene omfatter følgende informasjon:

1. Intervjusted, reiseretning (for intervjuet sjåfør), intervjutidspunkt			
2. Antall personer i kjøretøyet			
3. Bostedskommune (for intervjuet sjåfør)			
4. Formål med reisen:	Til/fra arbeid	Innkjøp/ærend	Ferie
	Fritid/besøk	Kjøring i jobb	Annet
	Ved kjøring i jobb:	Langtransport	Håndverker
		Distribusjon	Møte/seminar
5. Startpunkt for reisen (kommune/sted)			
6. Endepunkt for reisen (kommune/sted)			
7. Hvor ofte kjøres veien:	Over 3 ganger/uke	1-3 ganger/måned	1-3 ganger/år
	1-3 ganger/uke	1-3 ganger/kvartal	Sjeldnere
8. Begrunnelse for valg av reiserute (flere grunner kunne oppgis):	Eneste aktuelle rute	Minst stigning	Tryggest
	Gjøremål underveis	Veistandard	Annet
	Kortest	Uten fergesamband	
	Raskest	Naturen	

Passasjerstatistikk tog

For mange kan Bergensbanen være et alternativ til Rv7. En del av oppgaven har derfor vært å kartlegge togets betydning i dagens situasjon, samt å vurdere hvilken rolle toget kan spille ved en eventuell vinterstengning av Rv7.

Fra NSB BA har vi fått utskrift av passasjerstatistikk for januar, februar og mars i 2000. Statistikken omfatter alle reisende over fjellet til/fra stasjonene i Hol kommune. Det vil si alle passasjerer som gikk på toget i Bergen eller Voss og som gikk av på én av stasjonene Haugastøl, Ustaoset eller Geilo og passasjerer som reiste motsatt vei.

Intervjuer i bedrifter og offentlige etater i de berøre kommunene

En sentral oppgave har vært å skaffe informasjon om konsekvenser av vinterstengning for næringslivet sett fra bedriftenes side. Det er foretatt intervjuer i et utvalg bedrifter i "problemregionene". Det er skilt mellom produksjonsbedrifter som er avhengig av transport av råvarer eller produkter, detaljhandel og servicebedrifter som har veitrafikanter som viktig del av sitt markedsgrunnlag og reiselivsbedrifter som er avhengig av markeder på andre siden av fjellet.

I tillegg er det foretatt intervjuer blant transportører, næringsforeninger, kommunenes næringssjefer, reiselivsforeninger, regionråd og lignende.

Intervjuene i Indre Hardanger ble foretatt i perioden 12-17 februar 2001. I Øvre Hallingdal og Numedal foregikk intervjuarbeidet i perioden 19-24 februar.

Offentlig statistikk, registerdata

Informasjonen fra intervjuene er supplert med offentlig statistikk og data fra ulike offentlige registre. Dette omfatter befolkningsstatistikk for kommunene, statistikk for sysselsetting i kommunene, tall for varehandel, bygningsregister, data for grunnkretser m m. Deler av materialet er basert på spesialkjøringer fra Statistisk sentralbyrå og Statens kartverk. Kunnskap fra tidligere undersøkelser har spilt en viktig rolle, særlig ved beregning av transportkostnader for næringslivet i Indre Hardanger.

1.6 Rapportens oppbygning

Rapporten er basert på en tredelt utredning. Første del (kapittel 2) dokumenterer de forskjellige fjellovergangenes funksjon i dagens situasjon. På grunnlag av denne kunnskapen er det foretatt en vurdering av mulige konsekvenser for næringstransporten og reiselivsnæringen i Indre Hardanger og Øvre Hallingdal / Numedal ved eventuell vinterstengning av Rv7 og Rv50.

Del to (kapittel 3 og 4) omhandler Hardangerregionen spesielt. På grunnlag av bedriftsintervjuer, statistikk og beregninger er det fokusert på konsekvenser for bedrifter og lokalsamfunn. Hovedvekten er lagt på næringslivets transportbehov og transportkostnader. Beregningene tar utgangspunkt i detaljerte beskrivelser av transportkjedene for utvalgte bedrifter.

Del tre (kapittel 5) er en tilsvarende fokusering på Øvre Hallingdal og Numedal. Også her har grunnlaget vært bedriftsintervjuer og statistikk. Hovedvekten er lagt på virkninger for reiselivet, spesielt i Hol kommune. For næringslivet ellers er det primært sett på transportbehov som er knyttet til konkurransemessige forhold.

2 Trafikken over Hardangervidda

2.1 Lærdalstunnelen har gitt liten effekt på Hardangervidda – Rv50 er taperen

Vintertrafikken på Rv7 over Hardangervidda har ikke blitt nevneverdig påvirket etter at Lærdalstunnelen åpnet. Dette framgår av figurene 2.1-2.3 og tabell 2.1. Figurene og tabellen viser gjennomsnittstrafikk per dag i januar, februar og mars. Tallene er hentet fra de automatiske tellingene til Statens vegvesen og gjelder de fem fjellovergangene E134 Haukelifjell, Rv7 Hardangervidda, Rv52 Geiteryggen (strekningen Hol - Aurland), Rv52 Hemsedal og E16 Fillefjell.

Gjennomsnittstallene er kun regnet for de dagene hvor det har vært registreringer. Tabell 2.1 viser antall dager med telling for hvert tellepunkt. Dager uten telling kan skyldes teknisk svikt av en eller annen art eller at veien har vært stengt. Vi har ikke opplysninger om årsaken til manglende telling. Tilsvarende har det tilsynelatende enkelte dager vært delvis mangelfull telling eller delvis stengning.

For å holde dager med mangelfull telling og dager med delvis stengning utenfor, har vi som egne kolonner i tabellen vist statistikk for dager der vi kan være noenlunde sikre på at trafikkavviklingen hovedsakelig har vært normal. Dagene er plukket ut ved å sette som krav at det skal være registrert minst 100 kjøretøyer i løpet av dagen (regnet i begge retninger). Figurene viser kun tall for dager med ”normal” trafikk etter denne definisjonen.

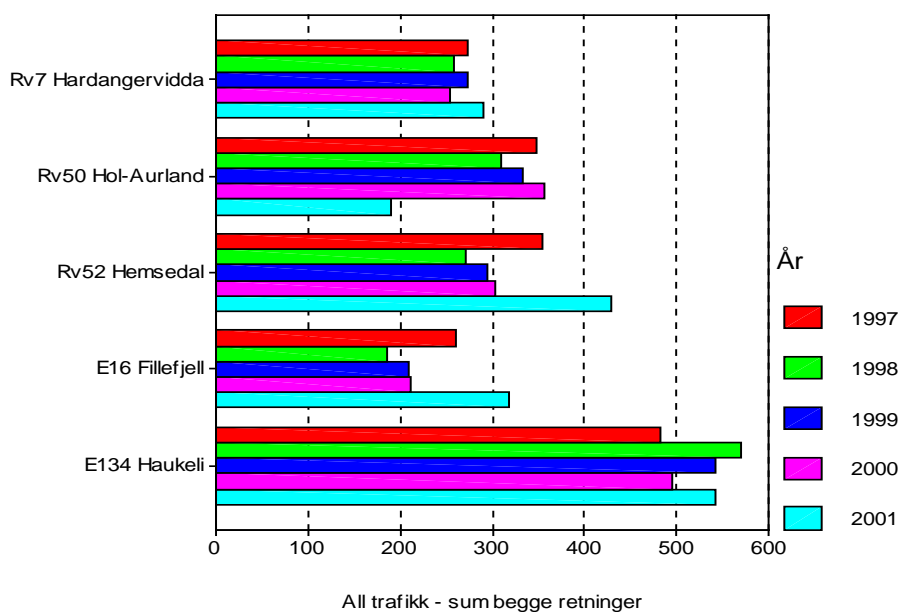
Tellingene viser at trafikken på Rv7 vinteren 2001 har endret seg lite fra nivået de fire foregående vintrene, til tross nye reisemuligheter mellom Østlandet og Vestlandet (gjelder ”normal” trafikk). Det er imidlertid forskjell mellom korte kjøretøy (personbiler og mindre varebiler) og lange kjøretøy (lastebiler og busser). For den første gruppen har det vært *økning* i trafikken over Hardangervidda vinteren 2001, mens det har vært en viss nedgang for store kjøretøy.

Det ser ut til at det først og fremst er Rv50 mellom Hol og Aurland som har mistet trafikk etter åpningen av Lærdalstunnelen. De senere årene har Rv50 rangert som nummer to av de fem fjellovergangene, regnet etter trafikk per døgn. For personbiler og varebiler har åpenbart ruten Hol – Aurland (og motsatt), lenge vært en vesentlig mer populær rute enn Rv7 over Hardangervidda på vinterstid. For lastebiler var det først i 1999 og 2000 at denne ruten ”konkurrerte” med Rv7. Årsaken til endringen etter 1998 kjenner vi ikke. Blant sjåførene regnes denne traséen som problematisk, bl a med strekninger med lysregulert enveistrafikk. Kanskje var det ustabile værforhold på Rv7 som gjorde at Rv50 framsto som mer forutsigbar? Vi ser av tabellen at det i 1999 og særlig i 2000 var færre dager enn

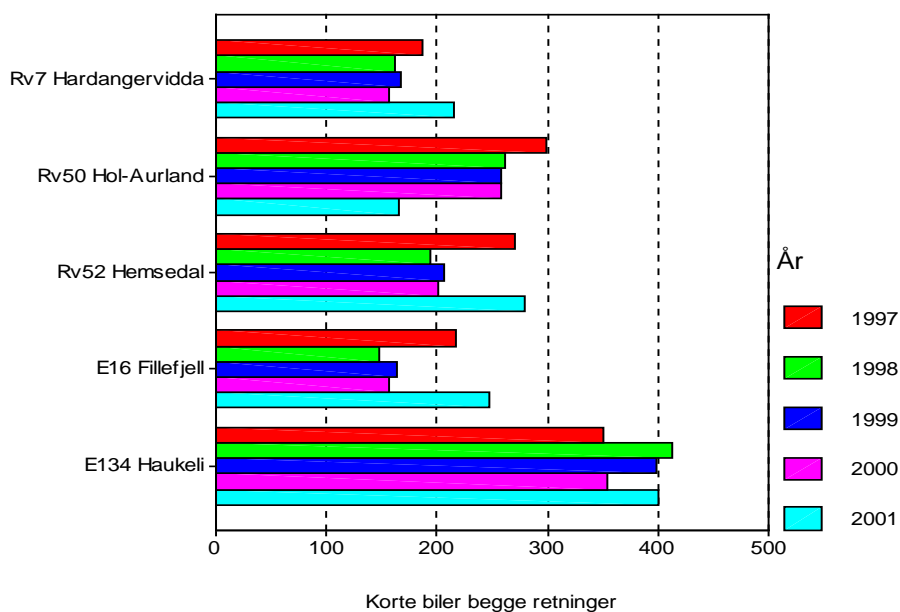
foregående år med ”normal” trafikk på Rv7. Dette kan være en indikasjon på mange dager med stengning (eller kolonnekjøring) disse vintrene.

Tabell 2.1: Trafikk per dag over Statens vegvesens tellepunkter januar – mars 1997 – 2001. E134 Haukelifjell, Rv7 Hardangervidda, Rv52 Geiteryggen (strekningen Hol - Aurland), Rv52 Hemsedal og E16 Fillefjell. Korte og lange kjøretøy. Alle dager med telling og alle dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy i alt per tellingsdag).

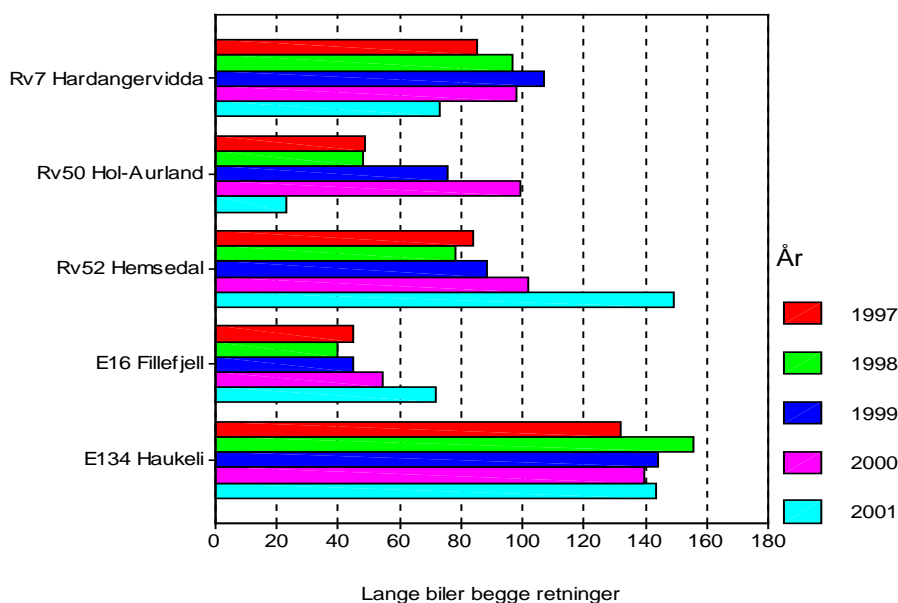
Fjellovergang	År	Dager med telling				Dager med normal trafikk			
		Antall dager	Trafikk begge retninger			Antall dager	Trafikk begge retninger		
			I alt	Korte	Lange		I alt	Korte	Lange
Rv7 Hardangervidda	1997	67	259	178	82	63	272	187	85
	1998	90	241	150	90	82	259	162	97
	1999	88	239	144	95	74	274	167	107
	2000	91	164	97	66	53	255	157	98
	2001	90	271	200	71	83	289	216	73
Rv50 Hol-Aurland	1997	88	334	288	46	84	348	300	48
	1998	90	307	259	48	89	310	262	48
	1999	90	328	253	75	88	334	259	76
	2000	90	347	251	97	87	357	258	99
	2001	90	127	108	18	45	190	166	23
Rv52 Hemsedal	1997	90	354	270	84	90	354	270	84
	1998	82	269	191	77	81	271	193	78
	1999	90	293	205	88	89	296	207	88
	2000	65	303	201	102	65	303	201	102
	2001	90	429	280	149	90	429	280	149
E16 Fillefjell	1997	90	223	183	41	71	261	216	45
	1998	90	165	127	38	70	187	147	39
	1999	87	185	142	42	70	209	164	45
	2000	91	206	153	53	88	210	156	54
	2001	90	319	247	72	90	319	247	72
E134 Haukelifjell	1997	68	482	350	132	68	482	350	132
	1998	32	569	414	156	32	569	414	156
	1999	89	543	399	144	89	543	399	144
	2000	91	495	355	140	91	495	355	140
	2001	90	543	400	143	90	543	400	143



Figur 2.1: Trafikk per dag over Statens vegvesens tellepunkter januar – mars 1997–2001. All trafikk på dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy i alt per tellingsdag).



Figur 2.2: Trafikk per dag over Statens vegvesens tellepunkter januar – mars 1997–2001. Korte kjøretøy på dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy i alt per tellingsdag).



Figur 2.3: Trafikk per dag over Statens vegvesens tellepunkter januar – mars 1997–2001. Lange kjøretøy på dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy i alt per tellingsdag).

Etter åpningen av Lærdalstunnelen er person- og varebiltrafikken mer enn halvert på Rv50. Denne trafikken gjenfinnes nå noenlunde jevnt fordelt på Hemsedal og Fillefjell. Lastebiltrafikken har omtrent blitt borte. Mesteparten er flyttet til Rv52 gjennom Hemsedal.

For lastebiltrafikken vinterstid har E134 over Haukelifjell lenge ligget suverent på toppen med mest trafikk. Nå har Rv52 gjennom Hemsedal blitt like viktig.

2.1.1 Noen mulige forklaringer

At Rv7 har beholdt såpass mye trafikk, til tross for en antatt nysgjerrighet rettet mot å prøve det nye sambandet, kan ha flere årsaker. For langdistansetrafikken kan årsaken rett og slett være at ruten over Hardangervidda fortsatt er raskest. Det vil si at den korteste ruten foretrekkes til tross for større usikkerhet med hensyn til framkommelighet. For tungtrafikken sin del er dette i tråd med analyser som ble utført i forkant av tunnelåpningen (Engebretsen, Grue, Hanssen og Haukeland 1998).

En annen forklaring kan være at det er et stort innslag av trafikk til/fra lokalområdene rundt vidda. Denne trafikken vil få betydelig lengre kjørevei ved å velge den nye ruten.

At mye av tungtrafikken de siste årene (før åpningen av Lærdalstunnelen) valgte Rv50 framfor Rv7, kan muligens skyldes at forutsigbarhet med hensyn til fram-

kommelighet er prioritert såpass høyt at man var villig til å kjøre vel 14 km ekstra mellom Voss og Gol (sammenlignet med Rv7 over Hardangervidda) på en strekning som er beskrevet som lite gunstig for tunge kjøretøy. I tillegg slapp de en fergestrekning (Bremnes - Bruravik).

Denne trafikken som tidligere har ”holdt seg borte fra” Rv7, har nå trolig skiftet til ny rute gjennom Lærdalstunnelen og Hemsedal. Riktignok gir dette ytterligere 8 km lenger kjørestrekning mellom Voss og Gol (ca 212 km). Ruten har imidlertid vesentlig bedre vinterframkommelighet enn *både* Rv7 og Rv50. Samtidig slipper man unna de vanskelige partier på veien mellom Aurlandsdalen og Geiteryggen (Rv50). I tillegg kommer at Rv50 har vært nattestengt vinteren 2000/2001.

At tungtrafikken har økt spesielt mye gjennom Hemsedal kan også være en effekt av dager med stengning (evt kolonnekjøring) på Rv7 og Rv50. Resultatene i tabell 2.1 kan tyde på at dette har slått til enkelte ganger vinteren 2001. Tidligere måtte tungtrafikken kjøre over Haukelifjell på slike dager. At Hemsedal kan ha tatt over tungtrafikk på ”vinterstengte” dager, er forventet ut fra tidligere beregninger (Engebretsen m fl 1998).

Det stemmer også med tidligere beregninger at nesten $\frac{3}{4}$ av den omfordelte tungtrafikken, har valgt Rv52 gjennom Hemsedal (og ellers Rv7 gjennom Hallingdal) til tross for at E16 over Fillefjell er stamveien mellom Oslo og Bergen (tabell 2.1). Den raskeste ruten velges. Mellom veidelet E16/Rv7 nord for Hønefoss og veidelet E16/Rv52 ved Borlaug, er det 20 km kortere gjennom Hallingdal og Hemsedal (Rv7/Rv52) enn gjennom Valdres (E16)². For trafikk mellom Lærdal og f eks Mjøsregionen er ruten via Fagernes raskest.

2.2 Trafikkundersøkelse. Datagrunnlaget

2.2.1 Omfang

Vegdirektoratet har gjennomført en trafikkundersøkelse over fire dager i februar og mars 2001 (se kapittel 1.5). Undersøkelsen er fordelt på torsdager og fredager for å dekke trafikk i yrkesdøgn og weekend trafikk. Registreringsdagene er fordelt slik at man har unngått trafikk knyttet til vinterferien i Hordaland. På den annen side dekket undersøkelsen i februar siste del av vinterferien for Oslo og Akershus.

Intervjuene ble foretatt i tidsrommet 07:00-22:00 ved Nyastøl på E134 i Odda kommune, ved Fossli på Rv7 i Eidfjord kommune, ved Vassbygda på Rv150 i Aurland kommune og ved Borlaug på E16/Rv52 i Lærdal kommune. Plasseringen medførte at det ble fanget opp en del lokaltrafikk innenfor kommunene Odda, Eidfjord og Aurland.

² Avstand langs E16: 232 km. Avstand langs Rv7/Rv52: 212 km.

Totalt omfatter materialet 5 791 registrerte kjøretøy. Sjøførene i de aller fleste av disse har blitt intervjuet med spørsmål om bl a reiserute og formål med reisen.

I våre analyser har vi kun tatt med trafikk som vi vet (ut fra intervjuene) passerte fylkesgrensene (på fjellet) Hordaland/Telemark (E134 Haukelifjell), Hordaland/-Buskerud (Rv7 Hardangervidda), Sogn og Fjordane/Buskerud (Rv150 Geiteryggen og Rv152 Bjøberg) eller Sogn og Fjordane/Oppland (E16 Fillefjell)³. Dette svarer til tellepunktene som er brukt i tabell 2.1 og figurene 2.1-2.3.

Tabell 2.2: Fordeling av trafikkregistreringer/trafikantervjuer. Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001.

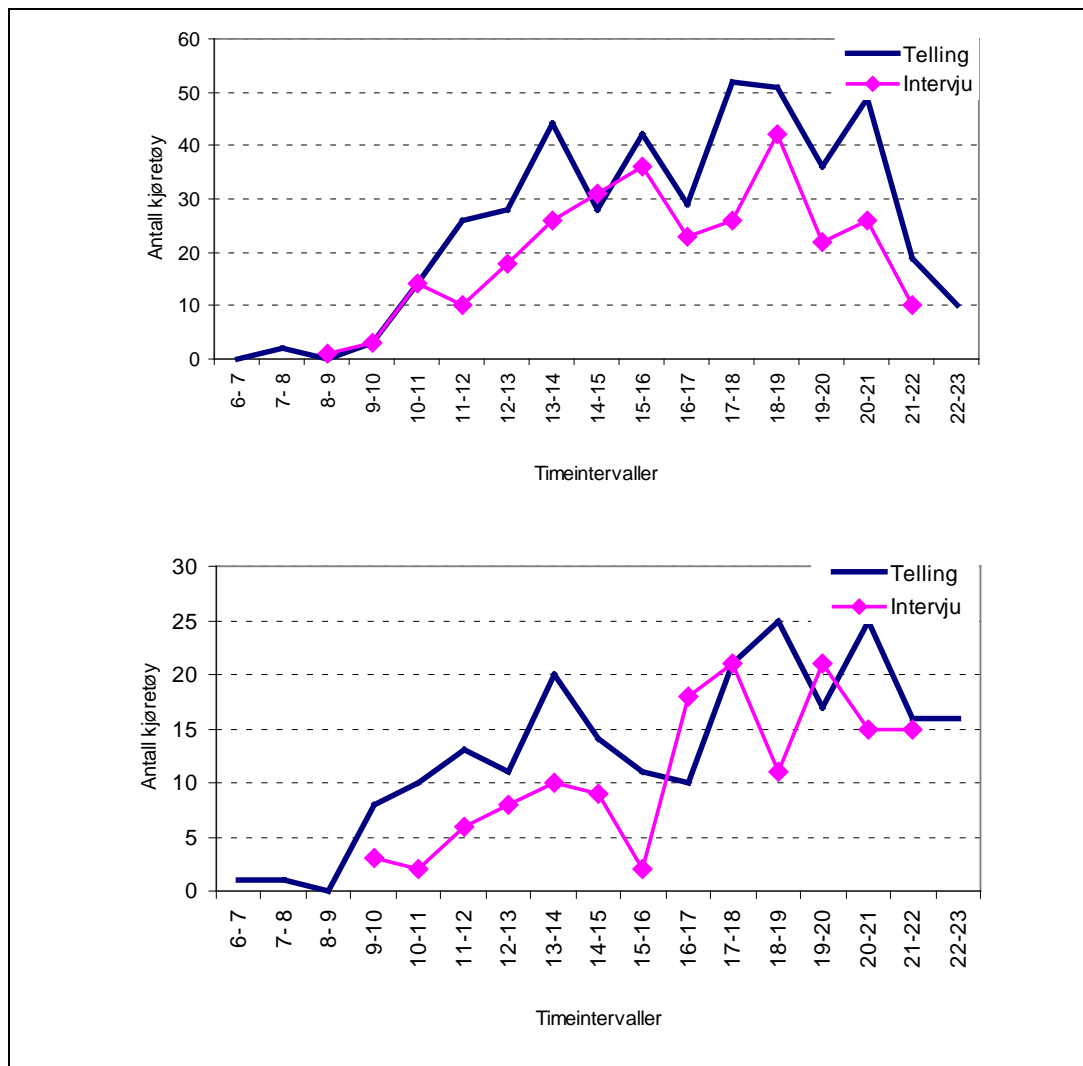
C			D				T
			T 2	F 2	T 2	F 2	
R	R	Ø	8	2	1	3	7
		V	5	7	6	1	3
	T		1	2	2	4	1
R	R	Ø	5	1	6	1	3
		V	4	6	2	5	1
	T		1	1	9	1	5
R	R	Ø	2	2	1	2	9
		V	1	1	1	1	5
	T		3	4	2	4	1
E	R	Ø	1	1	8	1	5
		V	1	1	6	8	4
	T		3	2	1	2	9
E	R	Ø	1	1	1	3	7
		V	7	8	1	1	4
	T		1	2	2	4	1

Med vår avgrensning sitter vi igjen med data for 5 226 kjøretøy. De fire aktuelle døgnene registrerte de automatiske tellepunktene på de fem fylkesgrensene i alt 14 512 kjøretøy. Utvalgsprosenten varierer en del mellom fjellovergangene. På E16 har vi dekket 37 prosent av trafikken, på Rv7 66 prosent, på Rv50 78 prosent, på Rv52 65 prosent og på E16 57 prosent. Fordelingen av registreringer/intervjuer er vist i tabell 2.2.

2.2.2 Representativitet

Utvalgsprosenten kan også variere en del fra time til time gjennom de fire døgnene. Det foreligger tall for trafikkenes fordeling etter time fra de faste tellepunktene. Imidlertid er det en viss kjøreavstand mellom intervjustedene og tellepunktene. Den resulterende tidsforskyvningen gjør det litt problematisk å foreta en veiing av intervjuene for å motvirke evt utvalgsskjevheter.

³ Vi mangler således data om trafikk over grensene til/fra områdene øst for intervjustedene.



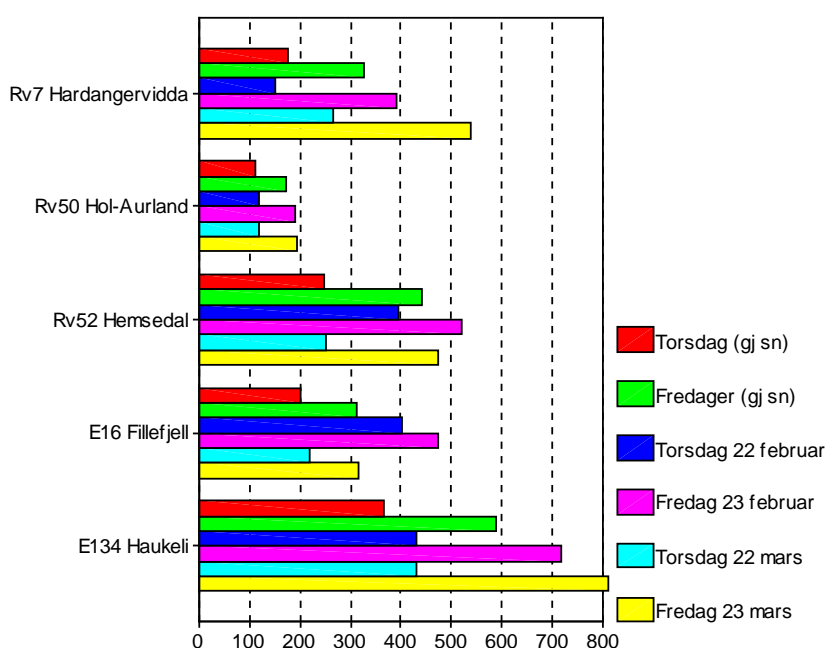
Figur 2.4: Timefordeling av trafikk på Rv7 over Hardangervidda torsdag 22. februar og fredag 23. februar 2001 og timefordeling av veikantintervjuer de samme dagene. Tellepunkt Lappestein i Hol kommune (Buskerud). Intervjusted Fossli i Eidfjord kommune (Hordaland). Kilde: Statens vegvesens tellinger og data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001.

Figur 2.4 viser to eksempler på forholdet mellom antall intervjuer og antall kjøretøy på Rv7 over Hardangervidda torsdag 22. februar og fredag 23. februar 2001. Når vi tar hensyn til at det er minst 30 minutters kjøretid mellom tellepunktet Lappestein⁴ og intervjustedet Fossli, kan vi konkludere med at fordelingene på tidsintervaller følger hverandre relativt bra for disse to dagene. Det vil si at utvalgsprosentene trolig er tilnærmet de samme gjennom mesteparten av intervjuperioden.

⁴ Lappestein ligger 8 km fra fylkesgrensen i Hol kommune.

Vi har ikke grunnlag for anta at forholdet mellom tilsvarende fordelinger er annerledes for de andre intervjustedene og andre intervjudagene. Ut fra dette vil vi anta at intervjuenes fordeling er representativ for de dagene undersøkelsene ble gjennomført.

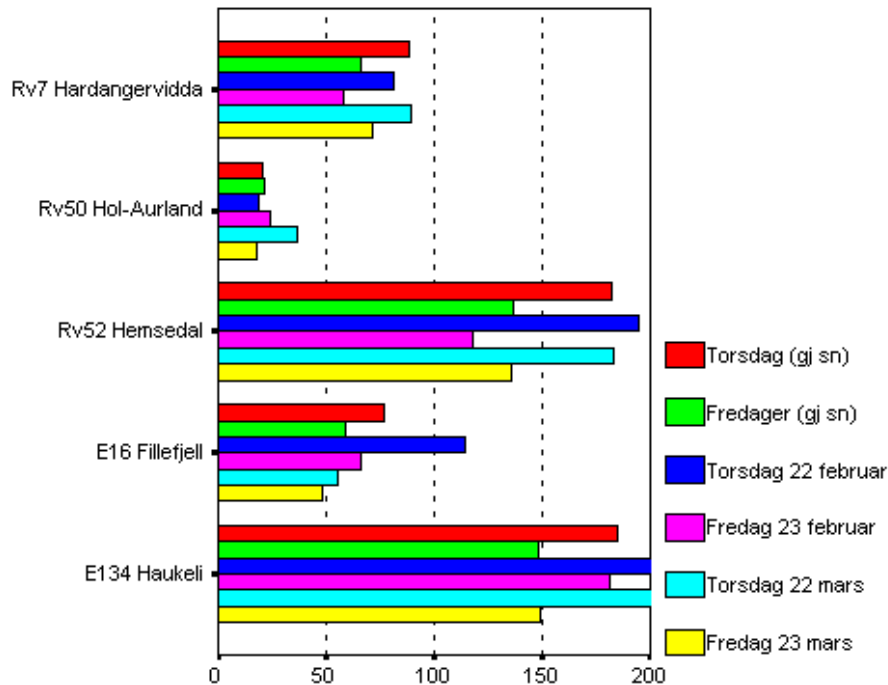
For å få et representativt uttrykk for trafikken over de ulike fjellovergangene, bør vi også kjenne til hvordan trafikken var på undersøkelsesdagene i forhold til trafikken resten av vinteren. Figur 2.5 viser gjennomsnittlig antall korte kjøretøy på torsdager og fredager i månedene januar, februar og mars 2001. Beregningen omfatter kun dager med ”normal” trafikk, dvs minst 100 kjøretøy (både korte og lange, medregnet begge retninger) forbi tellepunktene (i løpet av dagen). I tillegg viser figuren tallene for undersøkelsesdagene. Figur 2.6 viser tilsvarende tall for lange kjøretøy.



Figur 2.5: Trafikk med korte kjøretøy på undersøkelsesdagene og gjennomsnittlig trafikk på torsdager og fredager i perioden 1 januar – 31 mars 2001. Gjennomsnittstallene gjelder dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy av alle typer i løpet av dagen). Kilde: Statens vegvesens tellinger.

Av figuren framgår det at det enkelte av undersøkelsesdagene for enkelte av fjellovergangene, har vært noe mer trafikk enn normalt. Men hovedinntrykket er likevel at det er relativt bra samsvar mellom gjennomsnittstallene for hele vinteren og tallene for undersøkelsesdagene. Det er bl a viktig å ta hensyn til at gjennomsnittstallene kan inneholde dager med liten trafikk pga dårlige værforhold (selv om vi har holdt utenfor dager med mindre enn 100 biler). I tillegg kommer at trafikken øker noe utover vinteren. Vår konklusjon er således at intervjudataene

gir et representativt uttrykk for trafikkmønsteret på torsdager og fredager vinteren 2001.



Figur 2.6: Trafikk med lange kjøretøy på undersøkelsesdagene og gjennomsnittlig trafikk på torsdager og fredager i perioden 1 januar – 31 mars 2001. Gjennomsnittstallene gjelder dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy av alle typer i løpet av dagen). Kilde: Statens vegvesens tellinger.

2.2.3 Beregning av trafikkmønster for en gjennomsnittsuke

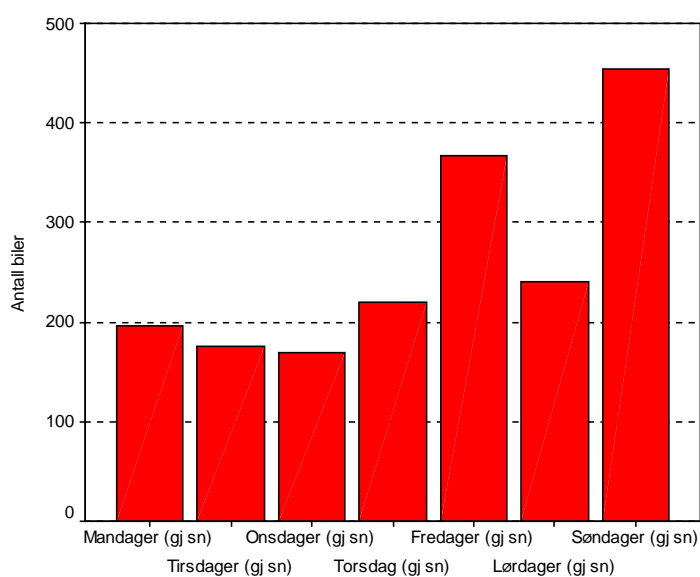
Vi ønsker å benytte intervjudataene til å beregne trafikkmønsteret for en gjennomsnittsuke vinteren 2001. Vårt utgangspunkt er altså kunnskap om trafikken på torsdager og fredager. Spørsmålet er så hvordan trafikken er på disse dagene sammenlignet med trafikken på øvrige ukedager.

Figur 2.7 viser gjennomsnittlig antall korte kjøretøy per ukedag i månedene januar, februar og mars 2001. Beregningen omfatter kun dager med ”normal” trafikk, dvs minst 100 kjøretøy (både korte og lange, medregnet begge retninger) forbi tellepunktene (i løpet av dagen). Figur 2.8 viser tilsvarende tall for lange kjøretøy. For begge figurer gjelder tallene for alle fjellovergangene samlet.

Vi ser først på tallene for *korte kjøretøy*. Figurene viser at torsdag er representativ for ukens fire første dager. Fredagene er spesielle med stor innslag av weekend trafikk. Men trolig har vi også på fredager en ”kjernetrafikk” som tilsvarer trafikken i ukens fire første dager. En sterk indikasjon på dette er bl a vi ved hjelp

av intervjudataene har anslått at det både torsdag og fredag er ca 70 korte kjøretøy som er opptatt med jobberelatert transport – inklusive arbeidsreiser (sum forbi de fem tellepunktene). De øvrige kjøretøyene utfører ulike typer fritidsreiser. Hvis vi antar at omfanget av hverdagsfritidsreiser er like stort på fredag som mandag – torsdag, så kan vi fastslå at intervjuene på torsdag og intervjuene som fanger opp hverdagstrafikken på fredag, til sammen representer 2/5 av trafikken på hverdager.

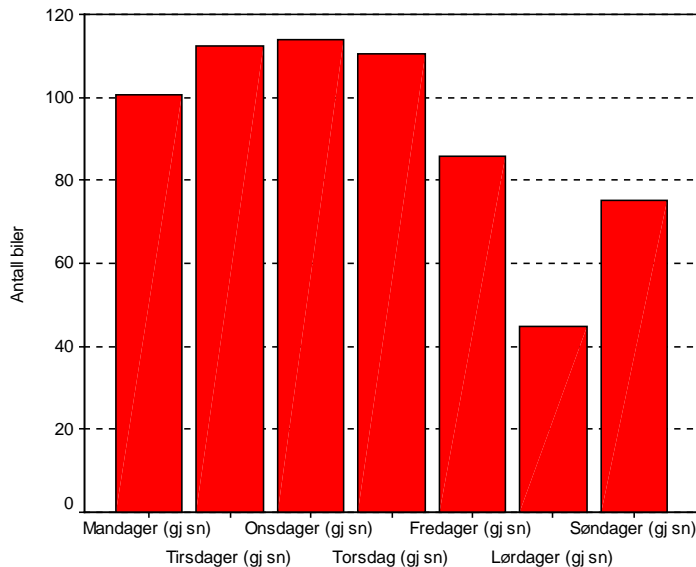
Høyere trafikk tall for fredager (for korte biler) skyldes altså flere fritidsreiser. Samlet kan vi anslå at antall kjøretøy på fritidsreise er mer enn dobbelt så stor på fredag som på hver av dagene mandag – torsdag. Tillegget på fredag (sammenlignet med torsdag) må kunne defineres som weekend trafikk. Totalt kan vi anslå dette til minst 170 kjøretøyer.



Figur 2.7: Gjennomsnittlig trafikk per ukedag med korte kjøretøy forbi tellepunktene på fjellovergangene på Rv7, Rv50, Rv52, E16 og E134. Gjelder dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy av alle typer i løpet av dagen) i perioden 1 januar – 31 mars 2001. Kilde: Statens vegvesens tellinger.

Vi kan anta at trafikken med korte kjøretøy på lørdager og søndager, hovedsakelig består av fritidstrafikk. Siden vi befinner oss på høyfjellsoverganger hvor innslag av f eks handletrafikk er liten, kan det i utgangspunktet være en rimelig antagelse at trafikken på lørdager og søndager fordeler seg omtrent som weekend trafikken på fredag. Hvis vi definerer weekend trafikken på fredag pluss trafikken lørdag og søndag som helgetrafikk, ser vi at weekend trafikken på fredager utgjør minst 1/5. Det er imidlertid grunn til å tro at tallene for søndag kan være litt for høye sett i relasjon til at vi har som mål å fange opp trafikk som krysser fylkesgrensene. Dette skyldes tellestasjonenes plassering. F eks ligger stasjonen Lappestein på Rv7 8 km øst for fylkesgrensen. Trolig fanger denne stasjonen opp mange bosatte i Hol som reiser opp for å gå på ski i traktene mellom tellestasjonen og fylkesgrensen. Samtlige av disse vil dessuten bli registrert to ganger. Særlig Fillefjell ser ut til å ha mye ”tilleggsttrafikk” på søndager. Vi vil på dette grunnlaget anta at weekend

trafikken på fredag utgjør en mye større andel enn 1/5 av helgetrafikken over fylkesgrensene.



Figur 2.8: Gjennomsnittlig trafikk per ukedag med lange kjøretøy forbi tellepunktene på fjellovergangene på Rv7, Rv50, Rv52, E16 og E134. Gjelder dager med normal trafikk (minst 100 kjøretøy av alle typer i løpet av dagen) i perioden 1 januar – 31 mars 2001. Kilde: Statens vegvesens tellinger.

Også for lange kjøretøy framstår torsdag som representativ for ukens fire første dager. På fredager er trafikken lavere. Samtidig observerer vi at det foregår relativt mye tungtransport også lørdager og søndager. Hvis vi antar at rutemønsteret for tungtrafikken er det samme alle dager, kan vi egentlig slå sammen resultatene fra torsdag og fredag. Til sammen har disse to dagene om lag 1,5/5 av uketrafikken.

Vi har altså følgende situasjon: For korte kjøretøy representerer summen av torsdagstrafikken og hverdagstrafikken på fredag 2/5 av trafikken på hverdager. Weekend delen av trafikken på fredager representerer trolig om lag 1,5/5 av helgetrafikken. For lange kjøretøy representerer summen av torsdagstrafikk og fredagstrafikk 1,5/5 av trafikken hele uken. Samlet sett betyr dette at ved å summere intervjudataene (etter veiing – se under avsnitt 2.2.5) for torsdag og fredag, får vi en rimelig grei oversikt over trafikkmønsteret i hele uken. Ved å summere tallene for begge registreringsukene får vi i prinsippet oversikt over gjennomsnittlig trafikkmønster i to uavhengige uker.

2.2.4 Behandling av reisehensikt

Intervjudataene har en relativt detaljert inndeling i reisehensikt og type kjøretøy. Før vi kan gjennomføre en oversiktlig analyse, er det hensiktsmessig å foreta en gruppering av materialet til færre hovedklasser.

Tabell 2.3 viser kjøretøyene fordelt etter reisehensikt slik det framgår direkte fra intervjuene. Vi legger merke til at en del reisehensikter utgjør svært små andeler.

Innenfor jobbrelaterte reiser utgjør pendling en liten andel på de fleste fjellovergangene. Unntaket er E134 og til en viss grad Rv50. Ser vi på fordelingen på type kjøretøy, viser det seg at flere av pendlingsreisene skjer med varebil/liten lastebil. Dette kan være en indikasjon på at mange har svart reise til/fra arbeid når det faktisk dreier seg om en reise for f eks å utføre en håndverkstjeneste. Reiser for håndverkere utgjør ellers en relativt konstant andel. I de videre analysene har vi valgt å slå sammen reiser til/fra arbeid og reiser for å utføre håndverkstjenester. Uspesifiserte reiser i jobb er forsøkt fordelt på spesifiserte kategorier ut fra opplysningene om type kjøretøy.

Tabell 2.3: Trafikk over fjellovergangene 22/23 februar og 22/23 mars 2001. Kjøretøy fordelt etter reisehensikt. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001.

	Jobbrelaterte reiser						Reiser utenom jobb				Total
	Til/fra arbeid	Jobb (uspes)	Langtrans- port	Vare- distri- busjon	Hånd- verker	Møte/ seminar/ kurs	Fritid/ besøk	Innkjøp/ ærend/ omsorg	Ferie	Annet	
Rv7 Hardangervidda											
Torsdag 22. februar	3 %	3 %	28 %	6 %	5 %	3 %	38 %	2 %	9 %	4 %	100 %
Fredag 23. februar	1 %	0 %	4 %	4 %	8 %	3 %	57 %	1 %	20 %	1 %	100 %
Torsdag 22. mars	2 %	0 %	12 %	12 %	7 %	8 %	51 %	1 %	7 %	0 %	100 %
Fredag 23. mars	1 %	1 %	6 %	2 %	3 %	5 %	72 %	1 %	6 %	2 %	100 %
Rv50 Hol-Aurland											
Torsdag 22. februar	8 %	4 %	1 %	3 %	3 %	9 %	15 %	2 %	49 %	7 %	100 %
Fredag 23. februar	4 %	1 %	2 %	1 %	5 %	5 %	50 %	2 %	28 %	3 %	100 %
Torsdag 22. mars	7 %	5 %	7 %	5 %	4 %	6 %	43 %	2 %	14 %	5 %	100 %
Fredag 23. mars	8 %	9 %	2 %	1 %	3 %	3 %	69 %	1 %	2 %	2 %	100 %
Rv52 Hemsedal											
Torsdag 22. februar	4 %	3 %	26 %	2 %	3 %	7 %	40 %	1 %	10 %	3 %	100 %
Fredag 23. februar	5 %	2 %	12 %	1 %	2 %	4 %	58 %	1 %	14 %	2 %	100 %
Torsdag 22. mars	6 %	1 %	35 %	2 %	7 %	13 %	29 %	2 %	3 %	1 %	100 %
Fredag 23. mars	2 %	2 %	14 %	1 %	4 %	10 %	60 %	0 %	4 %	2 %	100 %
E16 Fillefjell											
Torsdag 22. februar	4 %	4 %	14 %	4 %	2 %	5 %	46 %	2 %	14 %	4 %	100 %
Fredag 23. februar	6 %	2 %	9 %	2 %	2 %	4 %	57 %	1 %	14 %	3 %	100 %
Torsdag 22. mars	7 %	3 %	20 %	2 %	8 %	10 %	44 %	1 %	5 %	1 %	100 %
Fredag 23. mars	1 %	2 %	9 %	1 %	2 %	12 %	64 %	2 %	5 %	1 %	100 %
E134 Haukelifjell											
Torsdag 22. februar	15 %	3 %	26 %	2 %	5 %	9 %	35 %	3 %	2 %	1 %	100 %
Fredag 23. februar	8 %	0 %	11 %	1 %	2 %	5 %	57 %	0 %	13 %	2 %	100 %
Torsdag 22. mars	12 %	2 %	24 %	0 %	4 %	9 %	45 %	0 %	1 %	1 %	100 %
Fredag 23. mars	3 %	3 %	5 %	1 %	3 %	4 %	79 %	0 %	1 %	1 %	100 %

Innenfor godstransport er det skilt mellom langtransport og varedistribusjon. Tanken bak denne todelingen var å kunne skille ut den mer lokale godstransporten som f eks vareleveranser til butikkene. Det viser seg imidlertid at til/fra mønsteret for de to kategoriene skiller seg lite fra hverandre. I realiteten ligger det derfor mye langtransport i kategorien varedistribusjon. Det vil derfor ikke ha noen

hensikt å skille mellom de to kategoriene og de er derfor i de videre analysene slått sammen til én kategori for godstransport.

For reiser utenom jobb ser vi at andelene til fritids-/besøksreiser og feriereiser varierer relativt mye. Ser vi derimot på *summen* av disse to er bildet annerledes. Variasjonene vi da får fram dreier seg hovedsakelig om forskjellene mellom torsdagstrafikk og fredagstrafikk som vi har omtalt foran. Mye tyder på at fordelingen mellom feriereiser og fritidsreiser kan ha blitt håndtert forskjellig ved de forskjellige intervjutidspunktene/-stedene. I den videre analysen har vi derfor valgt å slå disse gruppene sammen. Vi har også tatt med gruppen innkjøp/ærend/-omsorg fordi den utgjør en svært liten andel og i praksis kan være vanskelig å skille fra fritidsreiser, særlig når det dreier seg om kryssing av en høyfjellsovergang.

Gruppen annet (som også inneholder ubesvart) er forsøkt delt på de øvrige kategoriene ut fra opplysningene om type kjøretøy.

2.2.5 Veiting

Når vi skal summer resultater fra veikantintervjuene for ulike dager og når vi skal sammenligne trafikk for de forskjellige fjellovergangene, må vi sørge for lik representasjon av trafikken for de ulike dagene og stedene. Vi har valgt å veie tallene for hvert tellested og hver dag ut fra registrert trafikk forbi de automatiske tellepunktene. Det vil si at vi har beregnet en utvalgsprosent ut fra antall kjøretøyer som er registrert gjennom veikantintervjuene i forhold til trafikk registrert i de automatiske tellingene.

Tabell 2.4 viser utvalgsprosentene for de forskjellige dagene og veistrekningene. I beregningen av utvalgsprosent har vi ikke tatt hensyn til type kjøretøy, reiseretning eller tidspunkt på dagen (se avsnitt 2.2.2).

Tabell 2.4: Utvalgsprosjenter for de ulike dagene og strekningene. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 og Statens vegvesens tellinger.

Strekning	Intervjudag	Utvalgsprosent
Rv7 Hardangervidda	Torsdag 22 februar	61 %
	Fredag 23 februar	65 %
	Torsdag 22 mars	62 %
	Fredag 23 mars	72 %
Rv50 Hol-Aurland	Torsdag 22 februar	73 %
	Fredag 23 februar	86 %
	Torsdag 22 mars	62 %
	Fredag 23 mars	85 %
Rv52 Hemsedal	Torsdag 22 februar	61 %
	Fredag 23 februar	66 %
	Torsdag 22 mars	69 %
	Fredag 23 mars	66 %
E16 Fillefjell	Torsdag 22 februar	59 %
	Fredag 23 februar	52 %
	Torsdag 22 mars	56 %
	Fredag 23 mars	66 %
E134 Haukeli	Torsdag 22 februar	29 %
	Fredag 23 februar	23 %
	Torsdag 22 mars	43 %
	Fredag 23 mars	50 %

2.3 Fjellovergangenens betydning for godstransporten

2.3.1 Samlet godstransport på E134, Rv7, Rv50, Rv52 og E16

Tabell 2.5 viser antall kjøretøy i godstransport de fire undersøkelsesdagene (veide tall – sum begge retninger alle dager). Trafikken er delt inn etter regioner tilpasset formålet med dette prosjektet. Region *Hardanger* (egentlig Indre Hardanger) er her avgrenset til kommunene Ullensvang, Eidfjord, Ulvik, Granvin og Kvam⁵. *Bergen / Nord-Hordaland* (i enkelte tabeller kalt *Bergensregionen*) omfatter kommunene nord for Hardangerfjorden unntatt kommunene i den definerte Hardangerregionen⁶. Resten av Hordaland⁷ er med i regionen *Sunnhordland og*

⁵ Dvs hovedsakelig indre/nordre Hardanger. Hardangerkommunene Odda og Jondal er her slått sammen med Sunnhordland.

⁶ **Bergen / Nord-Hordaland (Bergensregionen):** Bergen, Voss, Fusa, Samnanger, Os, Austevoll, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Modalen, Osterøy, Meland, Øygarden, Lindås, Austrheim, Fedje og Masfjorden.

⁷ **Sunnhordland:** Etne, Ølen, Sveio, Bømlo, Stord, Fitjar, Tysnes, Kvinnherad og Austevoll. I tillegg er Hardangerkommunene Jondal og Odda regnet sammen med Sunnhordland.

Rogaland. Øvre Hallingdal / Numedal omfatter kommunene Hol, Ål, Nore og Uvdal og Rollag. Øvrige Hallingdalskommuner⁸ er samlet i regionen *Hallingdal ellers*. Andre Buskerudkommuner er slått sammen med Vestfold til en egen region (*Buskerud ellers, Vestfold*). Østfold, Akershus og Oslo er slått sammen til *Osloregionen med Østfold*. Øvrige regioner er sammensatt av hele fylker eller land.

Vi ser at godstransporten over de fem fjellovergangene domineres av trafikk til/fra Bergensregionen og til/fra Osloregionen. Av trafikken til/fra Osloregionen (med Østfold) er halvparten knyttet til Bergensregionen i den andre enden. Tilsvarende gjelder for trafikk til/fra Sverige (med Finland og Øst-Europa). For trafikken til/fra Bergen i sin helhet, er Osلودominansen noe mindre (42%). For Bergensregionen er også kontakten med Buskerud (utenom Hallingdal/Numedal) og Vestfold viktig (17%).

Tabell 2.5: Godstransport mellom regioner på Vestlandet og regioner ellers i Landet eller utlandet. Omfatter sum trafikk begge retninger torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene E134, Rv7, Rv50, Rv52 eller E16. Antall kjøretøy. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

Region \ Region	Øvre Hallingdal/Numedal	Hallingdal ellers	Oslo-reg. m Østfold	Hedmark/Oppland	Buskerud ellers, Vestfold	Telemark, Agder	Trøndelag, Nord-Norge	Sverige, Finland, Øst-Europa	Danmark, Kontinentet	I alt
Hardanger	3	2	14		11	15	1	2		48
Sunnhordland og Rogaland	4	5	129	36	74	121	17	31	3	420
Bergen/Nord-Hordaland	27	50	319	88	124	72	10	56	5	751
Sogn og Fj, Møre og R	6	26	178	78	60	26	9	21	10	414
I alt	40	83	640	202	269	234	37	110	18	1633

Trafikken til/fra våre studieområder, Indre Hardanger og Øvre Hallingdal / Numedal, er relativt beskjeden. Dette er selvfølgelig naturlig ut fra regionenes størrelse i forhold til Bergensregionen og Osloregionen. På den annen side er intervjuene foretatt på grensen mellom regionene slik at mer lokal godstransport også fanges opp. Normalt utgjør den lokale godstransporten en stor andel regnet i antall kjøretøyer. Vi legger ellers spesielt merke til at transporten *mellom* studieområdene er forsvinnende liten, faktisk under én bil per dag i gjennomsnitt selv om vi regner med begge retninger. Dette samsvarer med den informasjonen som er samlet inn gjennom bedriftsintervjuene (se lenger fram).

Vi ser av tabellen at det foregår betydelig transport over de fem fjellovergangene (i sum) til/fra Sunnhordland (inkl Rogaland) og til/fra Sogn og Fjordane (inkl Møre og Romsdal). For den første trafikken brukes hovedsakelig E134 over

⁸ **Hallingdal ellers:** Flå, Nes, Gol og Hemsedal.

Haukeli (92%). Trafikken til/fra Sogn og Fjordane går hovedsakelig på Rv52 gjennom Hemsedal (63%) eller E16 over Fillefjell (31%). I dette prosjektet er vi mest opptatt av trafikk som kan ha Rv7 eller Rv50 som naturlige alternativer.

2.3.2 Langtransport som kan benytte Rv7 eller Rv50

Tabell 2.6 viser valg av fjellovergang for godstransport mellom Bergensregionen og de sentrale Østlandsregionene og Sverige (med Finland og Øst-Europa). Vi ser at ruten via Lærdalstunnelen gjennom Hemsedal er den viktigste. Det er svært få som velger Rv50 Hol-Aurland. Dette er i samsvar med resultatene vi viste i avsnitt 2.2.

Ruten Lærdalstunnelen / Fillefjell domineres av trafikk til/fra Hedmark / Oppland, i stor grad Mjøsregionen. Dette er den korteste ruten for den aktuelle relasjonen. Før åpningen av Lærdalstunnelen gikk trolig denne trafikken Rv7 eller Rv50. Dette bekreftes av erfaringene man har gjort seg på "Tuftelia Jons Kro" på Rv7 mellom Geilo og Ustaoset (se presentasjonen av bedriftsintervjuene lenger fram). Markedsgrunnet for kroen på vinterstid har hovedsakelig vært langtransportsjåfører som kjørte mellom Bergensregionen og Mjøsregionen. Etter åpningen av Lærdalstunnelen har nesten hele omsetningen forsvunnet.

Tabell 2.6: Godstransport mellom Bergensregionen med Nord-Hordaland og utvalgte regioner på Østlandet og utlandet etter fjellovergang (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). Omfatter sum trafikk begge retninger torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene E134, Rv7, Rv50, Rv52 eller E16. Antall kjøretøy. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

C	F					T
	R		E			
	H	R	H	E		
O	1	2	1	3	8	3
H	6		8	7	2	8
B	3	1	4	3	2	1
S	1	3	2	1	4	5
T	1	3	2	1	4	5

Hvorfor velges de forskjellige rutene? For godstransporten mellom Osloregionen og Bergensregionen har vi sett nærmere på hva sjåførene har oppgitt som grunn for sin valg. De som kjører over Hardangervidda på Rv7 velger denne ruten fordi den er kortest og raskest. De aller fleste har oppgitt dette som grunn. De få som velger Rv50 Hol-Aurland bruker delvis den samme begrunnelsen, men legger også vekt på at man slipper ferge. For Rv52 er begrunnelsen i stor grad knyttet til at denne veien har minst stigning og høyest standard. Mange oppgir også her at det er en fordel å slippe ferge. Som vi var inne på i avsnitt 2.1, har trolig mange av

disse brukt Rv50 før åpningen av Lærdalstunnelen. De få som bruker E16 (mellom Oslo og Bergen) har også stort sett begrunnet sitt valg med veistandard.

Samlet sett viser resultatene at Rv7 fortsatt spiller en sentral rolle for godstransporten mellom de store markedene på Vestlandet og Østlandet. Spørsmålet er så hvilken betydning fjellovergangen har for våre studieområder.

2.3.3 Betydningen av Rv7-Hardangervidda for godstransporten til/fra Indre Hardanger og Øvre Hallingdal eller Numedal

Tabell 2.7 indikerer at vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda kan medføre relativt store konsekvenser for varetransporten til/fra Hardanger. Dette knyttes til det faktum at hele 50 prosent av bilene benytter Rv7 over Hardangervidda. E134 er bare viktig for samhandelen med Telemark og Agder. Ellers er det Rv7 som dominerer.

Konsekvensen av en stengning er først og fremst knyttet til det faktum at ruten over Hardangervidda er den klart korteste til Osloområdet. Mellom f.eks. Granvin og Oslo sentrum er det knapt 360 km langs Rv7 (inkl. ferje). Ruten via Utne og Odda over Haukelifjell (E134) som er nest kortest med snaut 420 km (inkl. ferje), gir 17 prosent lenger kjørevei.

Tabell 2.7: Godstransport mellom Indre Hardanger og regioner øst for fjellovergangene (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). Omfatter sum trafikk begge retninger torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene E134, Rv7, Rv50, Rv52 eller E16. Antall kjøretøy. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

C	F			T
	R H v	E F	E H	
H	3			3
H	2			2
O	1		3	1
B	8		3	1
T		2	1	1
T	1			1
S			2	2
T	2	2	2	4

Resultatet av en stengning vil derfor bli en merkbar økning i transportkostnadene for Hardanger, isolert sett. Hva dette vil bety for de enkelte bedriftene og for lokalsamfunnet, avhenger imidlertid av lokal næringsstruktur og hva slags bedrifter som berøres. Det er tross alt ikke snakk om mer enn tre biler i hver retning per dag. Hva dette betyr for enkeltbedrifter er behandlet mer detaljert i kapittel 4.

Sammenlignet med Indre Hardanger er det noe mindre godstransport over fjellet vinterstid til/fra Øvre Hallingdal. På den annen side viser tabell 2.8 at hele $\frac{3}{4}$ av denne transporten skjer på Rv7 over Hardangervidda, hvilket betyr at denne fjellovergangen framstår som viktigere for Hallingdal enn for Hardanger. For Hallingdal dreier det seg mest om samhandel med Bergensregionen.

Undersøkelsen indikerer for øvrig at det ikke forekommer videre godstransport vinterstid fra Numedal via Geilo og videre Rv7 mot Vestlandet (eller omvendt). Ingen slik transport er registrert i veikantintervjuene. Vi vil komme litt tilbake til dette under gjennomgangen av bedriftsintervjuene lenger fram (kapittel 5).

En vinterstengning vil altså ramme en stor andel av godstransporten til/fra Øvre Hallingdal. Likevel blir ikke nødvendigvis konsekvensene like store som vi så for Hardanger. Det skyldes at nesten 70 prosent av den berørte transporten går mellom Bergensregionen og næringsområdene i Ål og på grensen mellom Hol og Ål kommune. Hvis disse transportene blir tvunget over på Rv50 Hol – Aurland, vil transportavstanden øke med 14-15 km. Dette utgjør en økning på knapt seks prosent på strekningen til Bergen.

Hvis derimot også Rv50 blir stengt (eller av andre grunner anses uegnet for tungtransport), vil konsekvensene bli større. Da vil kjøreavstanden (via Hemsedal og Lærdalstunnelen) for disse transportene øke med 8-10 mil eller 30-40 prosent på strekningen til Bergen.

Tabell 2.8: Godstransport mellom Øvre Hallingdal og regioner vest for fjellovergangene (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). Omfatter sum trafikk begge retninger torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene E134, Rv7, Rv50, Rv52 eller E16. Antall kjøretøy. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

Transport begge retninger mellom Øvre Hallingdal og regionene:	Fjellovergang			Total
	Rv7 Hardanger- vidda	Rv50 Hol-Aurland	Rv52 Hemsedal	
Hardanger	3			3
Sunnhordland og Rogaland	4			4
Bergen / Nord - Hordaland	23	5		28
Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal		3	3	6
I alt	30	8	3	41

For vel 30 prosent av godstrafikken til/fra Øvre Hallingdal over Hardangervidda vil virkningene bli større. Det gjelder transporter som starter eller ender i Geiloområdet og trafikk som starter eller ender i Indre Hardanger eller lenger sør på Vestlandet. Disse må ta den ekstra turen fra Geilo ned til Hol tettsted (ca 12 km) eller fra Granvin/Eidfjord/osv til Voss (25-40 km). Hvis både Rv7 og Rv50 er stengt, blir ekstraturene enda lenger.

I kapittel 5 vil vi komme litt tilbake til hva som blir konsekvensen for enkelt-bedrifter ved stengning av Rv7. Veikantintervjuene gir imidlertid en viss indikasjon. Mye tyder på at det er få som er avhengig av hyppige forsendelser over fjellet til/fra Øvre Hallingdal. Totalt dreier seg om færre enn fire biler i hver retning per dag. De fleste sjåførene har oppgitt at de tar turen maksimalt 3 ganger per måned. Bare én av bilene i hver retning per dag kjører samme strekning en eller flere ganger per uke.

2.4 Annen næringstransport over fjellet

2.4.1 Persontransport i næring; flere og mer lokale turer

Næringslivets persontransport består av to hovedkategorier; tjenestereise for å utføre håndverksoppdrag etc (inkl noen få arbeidsreiser) og tjenestereiser knyttet til salgsvirksomhet eller deltakelse på møter, seminarer eller kurs.

Fra tabell 2.5 kan vi regne ut at det per dag vintertid passerer vel 200 kjøretøy i godstransport i hver retning over de fem fjellovergangene. Veikantintervjuene og trafikkteilingene viser at et like stort antall biler står for næringslivets persontransport. Om lag 130 biler (i hver retning per dag) kjøres av håndverkere/servicefolk til/fra oppdrag. De øvrige bilene er på vei til/fra møter, seminarer etc.

Persontransporten har et større lokalt innslag enn godstransporten. Dette illustreres av tall for trafikk til/fra våre studieområder. Turer til/fra Indre Hardanger eller Øvre Hallingdal (med Numedal) omfatter fem prosent av den samlede godstrafikken over de fem fjellovergangene. Tilsvarende andel for persontransporten er 11-12 prosent. At det relativt sett er få lange tjenestereiser med bil over vidda, skyldes selvfølgelig at de lange reisene i stor grad går med fly.

For Rv7 over Hardangervidda viser resultatene at 20 prosent av bilene i godstransport er på vei til/fra Indre Hardanger eller til/fra Øvre Hallingdal / Numedal. For biler i handverks-/serviceoppdrag er andelen vel 60 prosent, mens den for biler på vei til/fra møter/seminarer er vel 50 prosent. I absolutte tall er det over dobbelt så mange turer i tjenesteoppdrag som turer med godstransport på disse relasjonene. Regnet per dag og per retning dreier det seg om ca seks biler i godstransport, ca ni biler i handverks-/serviceoppdrag og ca fem biler til/fra møter/seminarer.

2.4.2 Persontransport i næring rammes hardt ved stengning

Tabell 2.9 viser at vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda vil gi store konsekvenser for persontransport i næring til/fra Hardanger. Over 70 prosent av denne trafikken benytter Rv7. Denne dominansen skyldes at over 40 prosent av kontakten er med Hallingdal (hele) eller Numedal. Trafikk til/fra Telemark/Agder som har kortest vei via E134, utgjør under 20 prosent (mot over 30 prosent for gods).

Ved en stengning må all trafikk til/fra Hallingdal gå via Voss og Aurland. Med åpen Rv50 vil kjørestrekningen øke 6-12 mil avhengig av hvor man skal fra og til. Dersom Rv50 også er stengt, blir det snakk om ytterligere 1-5 mil (avhengig av reisemål). Selv om dette for den aktuelle trafikken representerer en betydelig kostnadsøkning, må man samtidig ta hensyn til at kun dreier seg om åtte biler per dag per retning.

Tabell 2.9: Persontransport i næring mellom Indre Hardanger og regioner øst for fjellovergangene (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). Omfatter sum trafikk begge retninger torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene E134, Rv7, Rv50, Rv52 eller E16. Antall kjøretøy. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

C Transport begge retninger mellom Hardanger og regionene:	F					T
	R	R	R	E	E	
	H v	H	H	F	H	
H	3	1				3
H	9					9
O	1		2			1
H	3			4	3	1
B	5		1			6
T	2				1	1
T	6	1	3	4	1	9

For trafikk til/fra Øvre Hallingdal / Numedal er ikke Rv7 så dominerende, selv om det også her dreier seg om nesten 60 prosent. Dette kommer fram i tabell 2.10. Men i motsetning til hva vi så for godstransporten, er nesten $\frac{3}{4}$ av trafikken som bruker Rv7 knyttet til områder som vil få betydelig økning i reiselengde selv med bruk av Rv50. Det vil si at trafikken går til/fra Geiloområdet og/eller til/fra Indre Hardanger eller områder lenger sør på Vestlandet. (Obs: Mange av de turene som rammes spesielt hardt er med i begge tabellene- dvs trafikk mellom våre studieområder – ca 30 passeringer i alt).

Igjen er det viktig å peke på at det totalt sett ikke er mer enn sju til ti biler per dag i hver retning som rammes. På den annen side kan det dreie seg om behov for relativt kontinuerlig kontakt. Intervjuene viser at fire av sjåførene foretar samme tur minst én gang per uke (regnet per dag i hver retning).

Tabell 2.10: Persontransport i næring mellom Øvre Hallingdal / Numedal og regioner vest for fjellovergangene (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). Omfatter sum trafikk begge retninger torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene E134, Rv7, Rv50, Rv52 eller E16. Antall kjøretøy. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

Transport begge retninger mellom Øvre Hallingdal / Numedal og regionene:	Fjellovergang			Total
	Rv7 Hardanger- vidda	Rv50 Hol-Aurland	Rv52 Hemsedal	
Hardanger	30	1		31
Sunnhordland og Rogaland	10			10
Bergen / Nord - Hordaland	38	21	5	64
Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal		22	6	28
I alt	78	44	11	133

2.5 Rv7 viktig for reiselivet

2.5.1 Fritids- og feriereiser på Rv7 og Rv50

Mesteparten av trafikken på Rv7 over Hardangervidda og på Rv50 gjelder fritids- og feriereiser. Dette går klart fram av tabell 2.3 (kapittel 2.2.4). Over halvparten av trafikken gjelder vestlendinger på besøk i Øvre Hallingdal / Numedal. Dette gjelder både når vi ser på antall kjøretøy (tabell 2.11) og når vi ser på antall reisende (tabell 2.12).

Besøkstrafikken til Indre Hardanger er relativt jevnt fordelt på alle kommunene i regionen. Dette kan muligens tolkes som at det stort sett dreier seg om private besøk. Februar og mars er ikke store reiselivsmåneder i Hardanger (se kapittel 3 og kapittel 4).

For besøkstrafikken til Øvre Hallingdal / Numedal er det helt annerledes. 93 prosent av gjestene besøker Hol kommune (tabell 2.13). Med så høye tall er det grunn til å anta at det aller meste dreier seg om trafikk til hytter og hoteller. Private besøk utgjør trolig en svært liten andel. Vi legger ellers merke til at det ikke er registrert besøk til Rollag kommune (i Numedal) som er en del av vårt studieområde.

Vi vil nå konsentrere oss om besøkstrafikk til Øvre Hallingdal / Numedal.

Tabell 2.11: Ferie- og fritidstrafikk torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene Rv7 eller Rv50 (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). Sum trafikk begge retninger. **Antall kjøretøy**. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

	F		T
	R H v	R H	
B	1	1	1
B H	6	2	9
A	3	2	6
T	1	5	1

Tabell 2.12: Ferie- og fritidsreiser torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene Rv7 eller Rv50 (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). **Antall personer (reiser begge retninger)**. Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

	F		T
	R H v	R H	
B	2	2	2
B H	1	6	2
A	8	6	1
T	3	1	4

2.5.2 Ferie- og fritidsreiser til Øvre Hallingdal / Numedal

Vi har mangelfulle opplysninger om hvor i Hol kommune folk skal / har vært. Siden mesteparten av hotellene og hyttene ligger rundt Geilo og vestover til fylkesgrensen, samt langs Rv40 mellom Geilo og Dagalifjell, må vi anta at mesteparten av besøkene er knyttet til disse områdene. Spesielt gjelder dette trafikken på Rv7. For reisende på Rv50 er det registrert mange besøk til Hallingskarvet, Sudndalen, Hovet og Hol (langs Rv50).

Tabell 2.13 viser at turister fra Sogn og Fjordane / Møre og Romsdal kun benytter Rv50. Dette er den snarreste veien uansett hvilket område de skal besøke (svært mange har oppgitt Geilo som besøkssted).

Turister fra Bergensregionen utgjør likevel en større del av trafikken på Rv50. Det viser seg imidlertid at mellom 30 og 50 prosent av disse besøker Hallingskarvet,

Sudndalen, Hovet og Hol (langs Rv50). For disse er Rv50 raskeste reiserute. I tillegg kommer 16 prosent som besøker Ål. Fra Bergensregionen til Ål er det kun 14 km lenger med Rv50 enn med Rv7 over Hardangervidda.

Vi ser ellers at de fleste som skal til Ål fra Bergensregionen, foretrekker Rv50. Nesten alle som velger denne ruten begrunner sitt valg med at dette er den korteste strekningen! Mange legger i tillegg vekt på at man slipper ferge.

Tabell 2.13: Ferie- og fritidsreiser til Øvre Hallingdal og Numedal torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som passerte en av fjellovergangene Rv7 eller Rv50 (regioninndeling – se kapittel 2.3.1). **Antall personer (reiser)** etter bostedsregion, reiserute og besøkskommune.

Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

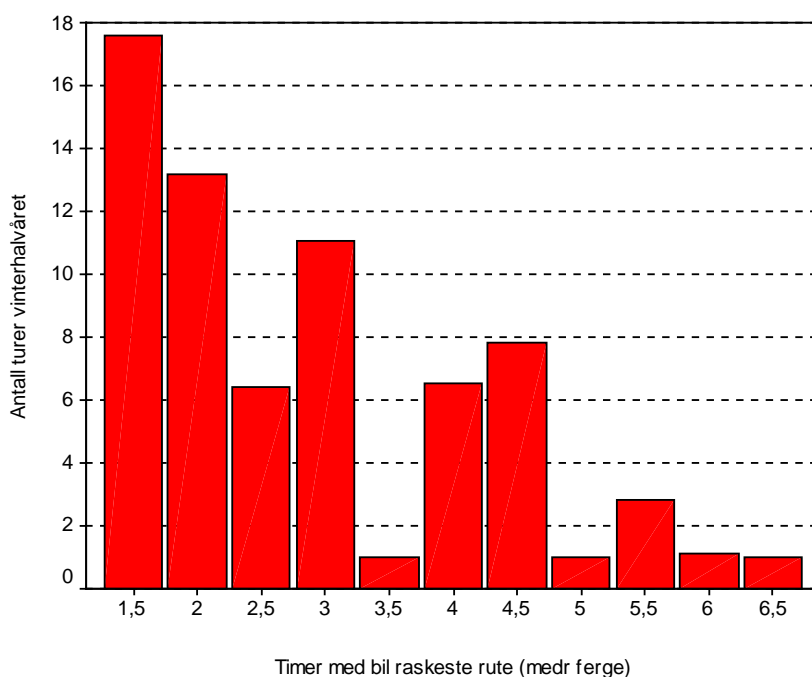
Gjestenes bostedsregion	Reiserute	Besøkskommune			I alt
		Ål	Hol	Nore/Uvdal	
Hardanger	Rv7 Hardangervidda	13	78	8	99
	Rv50 Hol-Aurland		8		8
Sunnhordland og Rogaland	Rv7 Hardangervidda	9	106	5	120
	Rv50 Hol-Aurland	6	5		11
Bergen/N-Hordaland	Rv7 Hardangervidda	17	1607	23	1647
	Rv50 Hol-Aurland	79	408	8	495
Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal	Rv7 Hardangervidda				
	Rv50 Hol-Aurland	22	140		162
I alt		146	2352	44	2542

Hovedbudskapet fra tabell 2.13 er likevel at Rv7 har stor betydning for turisttrafikken til regionen. Per dag ”bringer” Rv7 i gjennomsnitt vel 200 turister til området. De aller fleste av disse skal til Geiloområdet, dvs Geilo, Dagalifjell, Ustaoset og Haugastøl. Tallene omfatter ikke trafikk/besøk under vinterferien og påskeferien.

Med vinterstengt Rv7 vil turistene fra Bergensregionen til disse områdene få minst 38 km lenger reisevei med Rv50. Økt avstand vil i seg selv kunne gi redusert besøksfrekvens på f eks egen hytte eller vintersportsanleggene. Figur 2.9 viser besøkende som bruker Rv7 til Hol kommune etter reisetid (avrundet til nærmeste halvtime) og gjennomsnittlig besøksfrekvens i vinterhalvåret. Besøksfrekvensen er beregnet på basis av data fra intervjuene om besøk per uke, måned, kvartal eller år. Gjennomsnittene er beregnet på grunnlag av veide tall.

Resultatene som framkommer i figuren må betraktes som grove anslag beheftet med betydelig usikkerhet. Likevel får vi et klart inntrykk av hvordan besøksfrekvensen varierer med reisetiden. Resultatene samsvarer for øvrig med tidligere undersøkelser av omfanget av hytteturer og ferie- og helgereiser etter reisetid (Engebretsen 1994).

Med vinterstengt Rv7 vil reisetiden til Geilo øke med vel 30 minutter fra Bergen (er nå beregnet til ca fire timer). Fra Indre Hardanger og andre områder lenger sør på Vestlandet øker reisetiden med opptil to timer. Ut fra resultatene i figuren er det grunn til å anta at dette vil medføre færre besøk. Konsekvensen av dette kan bli redusert omsetning for vintersportsanlegg, detaljhandel osv i Geiloområdet. Vi minner igjen om at tallene ikke omfatter besøk/trafikk i vinterferie og påskeferie.



Figur 2.9: Ferie- og fritidsreiser til Hol kommune torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001 som benyttet Rv7 over Hardangervidda etter reisetid fra hjemsted til Geilo og etter gjennomsnittlig antall turer per person i vinterhalvåret. Basert på data fra Vegdirektoratets trafikkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

Like viktig som dette, er det nok at Geiloområdet vil få økt konkurranse. Med åpningen av Lærdalstunnelen har Hemsedal og Fillefjell kommet mye nærmere Bergen⁹.

Så lenge Rv7 er åpen, er strekningen Bergen – Geilo nesten 20 km kortere enn strekningen Bergen – Fillefjell. Til Fillefjell slipper man riktignok ferje, men på den annen side har Geilo en sterk posisjon i Bergensmarkedet og kan tilby godt utbygde vintersportsanlegg. Med vinterstengt Rv7 vil kjøredistansen mellom Bergen og Geilo via Rv50 bli vel 28 mil. Dette er samme distanse som til Hemsedal (via Lærdalstunnelen) og to mil lenger enn til Fillefjell. Det er grunn til

⁹ Det er allerede registrert etterspørsel etter hyttetomter på Fillefjell fra vestlendinger. Opplyst fra Ål Hyttebygg AS (se kapittel 5.3.3).

å tro at dette vil påvirke konkurranseforholdet mellom de tre fjellområdene. Dersom i tillegg Rv50 stenges, øker kjøreavstanden til Geilo med ytterligere åtte mil. I en slik situasjon vil trolig Geiloområdet ha store problemer med å opprettholde sin markedsposisjon i det veitransportbaserte vestlandsmarkedet.

2.6 Toget like viktig som veien?

Vi har foran påvist at Rv7 har sentral betydning for reiselivet i Geiloområdet. Likevel ser det ut til at toget kan være minst like viktig. Dette viser tall fra NSB BA for januar - mars i 2000 (tabell 2.14). I gjennomsnitt per dag var persontrafikken mellom stasjonene i Hol kommune (Geilo, Ustaøset og Haugastøl) og stasjonene Voss og Bergen omtrent 250 reisende i hver retning i februar og mars. Dette er noe mer enn beregnet antall ferie- og fritidsreiser fra Vestlandet til Hol kommune med bil langs Rv7 i februar og mars 2001 (se foran).

Passasjertallene for toget inneholder trolig også en god del tjenestereiser. Vi vil likevel anse tallene i tabellen som en klar dokumentasjon på at reiselivsnæringen i Geiloområdet i stor grad er avhengig av toget for å betjene vintermarkedet fra Vestlandet. Trafikken mellom stasjonene i Hol og de to stasjonene på Vestlandet, utgjorde for øvrig nøyaktig 1/3 av samlet trafikk med tog over Finse i februar 2000.

Tabell 2.14: Antall reisende med tog mellom stasjonene Geilo/Ustaøset/Haugastøl og Voss/Bergen vinteren 2000. Kilde: NSB BA.

Måned	Østover		Vestover		Begge retninger	
	I alt	Per dag	I alt	Per dag	I alt	Per dag
Januar	5097	164	5242	169	10339	334
Februar	7574	261	7456	257	15030	518
Mars	7454	240	7392	238	14846	479
I alt	20125	221	20090	221	40215	442

Toget som alternativ er et usikkerhetsmoment når man skal vurdere konsekvensene for reiselivet av en vinterstengt Rv7. De fleste som kommer med bil skal til områder som dekkes av toget. Ikke alle bor slik til at toget kan benyttes. Men for de fleste vil det være mulig. Bare Bergen kommune utgjør alene over $\frac{3}{4}$ av det bilbaserte markedet.

I intervjuene med representanter for hotellnæringen i Geilo (se kapittel 5.4.5), ble det bekreftet at toget har en sentral rolle. Men tilbudet anses etter hvert som dårlig med lav frekvens, høye priser og fulle tog. Dersom toget skal ta over vesentlige deler av vintermarkedet fra Vestlandet, må trolig tilbudet bygges ut vesentlig.

3 Omfanget av hotellturisme i Hardanger

Ut fra statistikk fra Hordaland og Bergen Reiselivsråd, kan vi – som beskrevet i de følgende 4 tabeller – få en generell skisse av hotellaktiviteten i de forskjellige aktuelle måneder i Hardanger. Først gis det en oversikt over gjestedøgn for hver måned fra januar til og med juli. Også kommunene Odda og Jondal er med i tillegg til de fem kommunene fra Indre Hardanger (Ullensvang, Eidfjord, Ulvik, Granvin og Kvam) som det foretas dybdestudie av.

Tabell 3.1 - Gjestedøgn pr måned ved hoteller i Hardanger etter formål januar - juli 2000

	Kurs/konferanser/yrke		Ferie/fritid		Totalt	
	Antall døgn	% - andel av Juli	Antall døgn	% - andel av Juli	Antall døgn	% - andel av Juli
Januar	2072	43,7	2633	7,2	4705	11,5
Februar	3840	81,1	3720	10,2	7560	18,4
Mars	5033	106,2	3433	9,4	8466	20,6
April	4362	92,1	8580	23,6	12942	31,5
Mai	6249	131,9	12671	34,9	18920	46,1
Juni	5759	121,6	27488	75,6	33247	80,9
Juli	4737	100,0	36336	100,0	41073	100,0

Av tabell 3.1 ser vi at gjestedøgn pr måned ved hotellene er splittet opp etter de to reisemålene ”kurs/konferanser/yrke” og ”ferie/fritid”. For førstnevnte er variasjonen i antall gjestedøgn pr måned fra februar til juli relativt liten, mens tilsvarende variasjon for ferie/fritid er betydelig. Den prosentvise utviklingen i antall gjestedøgn fra måned til måned i forhold til juli, er av spesiell interesse, jfr andre, fjerde og sjette tallkolonne. Av sjette tallkolonne ser vi således at totale gjestedøgn pr måned ved hotellene i Hardanger har en entydig stigende trend fra en andel på 11,5% i januar i forhold til juli til tilsvarende 31,5 og 46,1% for henholdsvis april og mai. Sistnevnte måneder er som kjent de to siste i Vegdirektoratets alternative stigningsperiode. Disse tallene viser at aktiviteten ved hotellene i april og mai synes å ha nådd et nivå som har vesentlig betydning for sysselsetting og økonomi. Av fjerde tallkolonne ser vi at det spesielt er gjestedøgn

i forbindelse med ferie/fritid som forklarer nevnte økning i gjestedøgn i forhold til vintermånedene.

Ifølge underlagsstatistikk fra Hordaland og Bergen Reiselivsråd utgjorde andelen utlendinger av totale gjester i april og mai henholdsvis 10% og 25%. Tilsvarende andel for månedene januar, februar og mars ligger mellom 3 og 5%, noe som også indikerer at turistsesongen eller ”ferietiden” begynner i april. En annen indikator som viser en tilsvarende utvikling er gitt i tabellen nedenfor.

Tabell 3.2 - Busser på fergen Bruravik – Brimnes pr måned i år 2000

Bruravik – Brimnes		
	Antall busser	% - andel av Juli
Januar	149	8,9
Februar	150	9,0
Mars	179	10,7
April	241	14,4
Mai	483	28,9
Juni	1294	77,4
Juli	1672	100,0

Kilde: HSD fergestatistikk 2000

Som vi ser av tabell 3.2 var det fra ca 150 til 180 busser pr måned på fergeforbindelsen Bruravik – Brimnes i de tre første vintermånedene i år 2000, noe som utgjør om lag 9 – 10% av antallet i juli som er den måneden med høyest busstrafikk i året, jfr høyre tallkolonne. Hovedsakelig er dette ekspressbusser som går langs Rv13 (busser i lokalruter bruker ikke ferger) eller busser på Rv7 som bringer konferansegjester mv til f eks Hallingsdalsområdet. Den betydelige tiltagende bussaktiviteten på fergesambandet Bruravik – Brimnes som starter i april og som kuliminerer i juli - tilsvarende en tidobling av bussantallet – gjenspeiler en turiststrøm som i hovedsak går mellom Oslo og Bergen. Tilreisende turister til Hardanger/Bergen på Rv13 fra Kristiansand eller Stavanger/Haugesundområdet tar vanligvis vestsiden av Sør fjorden og benytter fergeforbindelsen Utne – Kvandal, da dette er korteste veien til Bergen. Ifølge HSD fergestatistikk har antallet busser på dette fergesambandet omtrent samme utvikling fra januar til juli som angitt i tabell 3.2. Men nivået er betydelig lavere. Således er det høyeste antallet i juni/juli på ca 500 busser pr måned.

For å si noe om hva trafikken på Rv7 over Hardangervidda i første halvår betyr for den økonomiske drift av hoteller mv i Hardanger gis det også informasjon om belagte senger i drift, jfr tabell 3.3.

Tabell 3.3 - Belagte senger i drift ved hoteller i Hardanger pr måned i 1. halvår 2000

	Senger i drift		Belagte senger	
	Antall	% - andel av juli	% - vis utnyttelse	% - andel av juli
Januar	1266	54,0	14,0	24,7
Februar	1676	71,4	18,1	31,9
Mars	1886	80,4	16,3	28,7
April	1742	74,3	25,3	44,6
Mai	2139	91,2	31,4	55,4
Juni	2245	95,7	52,5	92,6
Juli	2346	100,0	56,7	100,0
Hele året	1805		32,7	

I venstre tallkolonne i tabellen er det gitt nivå og utvikling for antall senger i drift fra januar til og med juli. Som vi ser er antall senger i drift til en viss grad tilpasset etterspørselen på det vis at antall senger i juli omtrent ligger på det dobbelte av tilsvarende i januar, jfr andre tallkolonne fra venstre. Likevel er det de første månedene i året for mange senger i drift i forhold til antall gjester på hotellene, jfr andre tallkolonner fra høyre. Som det går fram er det bare ca 14% av sengene som gjennomsnittlig blir benyttet i januar, noe som i liten grad forandrer seg i februar og mars. Først i april kommer belagte senger opp i en andel på 25% og fortsetter å stige til vel 56% i juli, jfr også høyre tallkolonne som gir utnyttelsesprosenten pr måned i forhold til juli.

Gjennomsnittlig beleggingsprosent for senger i drift utgjorde – som det går fram av tabellen 3.3 – 32,7% for hele året. Dette ligger entydig under tilsvarende kapasitetsutnyttingsprosent for hele landet som ifølge reiselivsstatistikk 1998 fra SSB var på 39,0%. Ifølge en rapport om norsk hotellnæring 2000 fra Horwath Consulting utarbeidet i samarbeid med Statens Nærings- og Distriktsutviklingsfond (SND) er kapasitetsutnyttelse for hotellnæringen en kritisk suksessfaktor, fordi hotellene har små muligheter til kortsiktige kapitaljusteringer. Det antydes at en redusert lønnsomhet i forhold til i dag kan være spesielt problematisk for hotellnæringen i distriktene. Dette indikerer at hotellnæringen i Hardanger med en beleggprosent betydelig under landsgjennomsnittet kan ligge nær grensen for å bli en problemnæring. En ytterligere reduksjon i kundegrunnelaget p g a vinterstengt Rv7 kan derfor være utløsende faktor for at dette skjer.

Det er også av interesse å få fram størrelsen på omsetningen innen hotellvirksomheten i Hardanger, jfr tabell 3.4.

Tabell 3.4 - Hotellomsetning pr måned i Hardanger 1. halvår 2000

	Mill kr	% - andel av juli
Januar	2,2	15,8
Februar	3,4	24,6
Mars	4,1	29,3
April	4,8	34,3
Mai	8,6	62,2
Juni	13,2	95,4
Juli	13,8	100,0
Hele året	83,4	

Av tabellen ser vi at omsetningen pr måned er entydig stigende fra januar (2,2 mill) til og med juli (13,8 mill). I januar og februar er aktiviteten så liten at det sannsynligvis er andre faktorer enn de økonomiske – f eks hensynet til nøkkelpersonalet – som tilsier en viss minimumsdrift. Men allerede i april og mai har omsetningen fått en henholdsvis dobling og firedobling i forhold til januar, noe som tilsier at økonomien har begynt å få en viss betydning. Det synes derfor å være problematisk for hotellnæringen om Rv7 over Hardangervidda blir vinterstengt fram til 1. mai eller 1. juni. Det går fram av tabell 3.4 at Hardanger hadde en total hotellomsetning på vel 83 mill i år 2000. Særlig betyr hotellvirksomheten mye for sysselsetting og velferd i Ullensvang, Eidfjord og Ulvik, noe som vil bli nærmere omtalt i neste kapittel. For øvrig er det også grunn til å tro at annen form for turisme som camping og utleie av hytter – selv om omsetningen har lavere verdi - vil bli påvirket på en lignende måte som hotellvirksomheten av en vinterstegning av Rv7. Dette har vi dessverre ikke generell informasjon om. For øvrig vil en eventuell reduksjon i hotellvirksomheten mv også påvirke den generelle etterspørselen etter varer og tjenester i kommunene og dermed skatteinngangen og størrelsen på offentlig sektor. Dette vil bli vurdert senere i utredningen.

4 Konsekvenser for kommunene i Hardanger

4.1 Ullensvang

4.1.1 Alternative traseer til Oslo

Ullensvang kommune ligger langs Rv13 mellom Odda og Eidfjord og har Kinsarvik som kommunesenter. I tabell 4.1 er det gitt avstander for forskjellige traséer mellom Oslo og Kinsarvik og hva de enkelte traséer medfører av merkostnader for godstransport i forhold til Oslo – Kinsarvik over Rv7 via Hardangervidda.

Tabell 4.1 - Avstander og kostnader for godstransport på forskjellige traseer Oslo - Kinsavik

	Rv7 – Hardangervidda	E 134 – Haukeli	Rv50 - Hol	E 16 - Hemsedal	E 16 - Fillefjell.
Distanse – km	359	399	452	460	479
Diff.i forhold til Rv7 (km)		40	93	101	120
Ferge	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja
Kost.diff.i forhold til Rv7 (kr)*		2000	3120	2940	3540
Kost.diff.i forhold til Rv7 (%)*		17,3	26,9	25,4	30,5

* Pr trailertur inkl. event. ferge, omveg og ekstra diesel p g a høydeforskjell

Som det går fram av tabellen har vi sett på E 134 over Haukeli, Rv50 over Hol, E 16 via Hemsedal og E 16 over Fillefjell som alternativer til Rv7. I første linje går det fram at Rv7 over Hardangervidda har den korteste distansen på 359 km, mens de to lengste distansene er henholdsvis over Hemsedal og Fillefjell på 460 km og 479 km. I andre tallinje er avstandsdifferansen som dette medfører i forhold til Rv7 oppgitt for hver av traseene. Som vi ser er det korteste alternativet – E 134 over Haukeli – ca 60 km lengre. Det nest korteste, Rv50 over Hol, har en meravstand på 93 km, mens det dårligste alternativet – E 16 over Fillefjell har 120 km i merstand, noe som utgjør vel 33% i ekstra kjøreavstand mellom Oslo – Kinsarvik. Hva dette medfører av merkostnader for godstransporten – i forhold til Rv7 - går fram av nederste linje. Her ser vi at merkostnadene for godstransporten varierer fra nær kr 2 000,- (E 134 over Haukeli) – vel 17% i følge linje 5 - og opptil vel kr 3 500,- for det høyeste alternativet (E 16 over Fillefjell), noe som tilsvarer vel 30% i merkostnader. Kostnadsdifferansene traseene mellom er bl a avhengig av meravstanden, eventuelle fergekostnader på strekningen Brimnes –

Bruravik, og ekstra diesel på grunn av høydeforskjeller. Det redegjøres for de enkelte kostnadskomponentene i følgende avsnitt.

Avstandkostnadene for de enkelte transportmidler vil generelt variere med transportavstand, sendingsstørrelse og graden av konkurranse på det lokale transportmarkedet. Retningsubalanse i godsstrømmen kan bety mye for graden av konkurransen og dermed for prisdannelsen. Da det er mange faktorer som bestemmer transportprisen, har vi valgt å ta utgangspunkt i faktisk observerte transportpriser pr tonn for leietransport mellom Oslo – Bergen og Bergen – Oslo. Gjennomsnittlig ble transportprisen Oslo - Bergen – basert på 50 observasjoner i 1994 – beregnet til kr 471,- mens motsatt retning (Bergen – Oslo) - basert på tilsvarende 30 observasjoner - ble beregnet til kr 399, jfr Skarstad (1994). Forskjellen i de to faktiske transportprisene kommer hovedsakelig av at det er mer gods som går fra Oslo til Bergen enn omvendt, noe som medfører større konkurranse om lasten på strekningen Bergen - Oslo, og som slår ut i vel 70 kroner lavere transportpris pr tonn på strekningen. Tar vi gjennomsnittspris for de to ulike retningene og korrigerer for kostnadsindeksen for langtransport fra 1994 – 2000 (ca 29% prisøkning) får vi en gjennomsnittlig transportpris på vel kr 560,- pr tonn for transport mellom Oslo og Bergen uavhengig av retning.

I Skarstad (1994) går det fram at transportprisen stort sett er basert på transportoppdrag for bedrifter som har til dels store godsmengder pr år – aktuelle bedrifter i Hardanger var relativt små - og at det i mange tilfelle også vil være konkurranseflate mot jernbane. Selv om avstanden mellom Hardanger og Oslo-området er noe lavere enn Bergen – Oslo, er det derfor grunn til å tro at den beregnede transportprisen på kr 560,- pr tonn pr tur neppe er for høy. Legges det f eks til grunn 20 tonn last på en trailer – tilsvarende omtrent en trailer fullastet med fisk – vil en trailertur mellom Hardanger og Oslo i gjennomsnitt ha en beregnet kostnad på kr 11 250,-. I intervjuene som det senere gjøres rede for fikk vi informasjon om at en slik transportpris heller var for lav enn for høy. Et annet poeng er at det er transportprisdifferansene mellom traseene som vil være i fokus i dette prosjektet noe som tilsier at usikkerhet i transportprisnivået betyr relativt lite. Vi legger derfor nevnte beregnede transportpris på kr 11 250,- på korteste veg (Rv7), på strekningen Oslo-området – Brimnes, til grunn for beregning av transportprisdifferanse mellom traseene. Et slikt opplegg foretrekkes også utfra det hensyn at faktiske transportpriser i enkelte intervjuede bedriftene har konfidensielle sider. Antas det videre at lasse/lossetiden som andel av turtiden for Indre Hardanger – Oslo-området utgjør mellom 15% og 20% - jfr data fra lastebiltellingen gitt i f eks K-E Hagen (1995) – er det rimelig å legge en transportpris på nær kr 19,- pr vognkm til grunn for beregning av alternative avstandskostnader for transporten i tabell 4.1.

Alternative traseer vil også få påplussset fergekostnader pr tur avhengig av om fergeforbindelsen Bruravik – Brimnes (Kvannadal – Utne) må brukes. Således er de to første traséene fra venstre i tabell 4.1 mellom Oslo og Kinsarvik – Rv7 over Hardangervidda og E 134 over Haukeli – fergefri, mens de tre andre oppsatte traseene til høyre i tabellen er avhengig av fergeforbindelsen. For vogntog er det

lagt inn en gjennomsnittlig fergekostnad på kr 450,-. Bakgrunnen for dette er en fergetakst for vogntog på til kr 250,- inklusiv en gjennomsnittlig rabatt på vel 30% og en tidskostnad på kr 200,- i som er i tråd med K. E. Hagen (2001).

Så lenge Rv7 er vinteråpen vil det være en ”jevn strøm” av godsbiler som passerer Indre Hardanger, noe som gir et fordelaktig tilbud på godstransport-tjenester (ikke minst hva tiden angår). Dersom Rv7 blir vinterstengt over Hardangervidda må godsbiler vanligvis kjøre omvei fra Voss til Indre Hardanger for å hente gods og deretter returnere til Voss hvis traseene over Hol, Hemsedal eller Fillefjell velges for transport til Oslo-området. Dvs at godsbilene ofte får en gjennomsnittlig ekstra avstand på 35 km (Bruravik) i forhold til i dag før innlasting. Denne avstandskostnaden er grovt sett kalkulert til kr 600,-. For hentesteder i Kvam og Granvin vil kostnadene ligge noe lavere, mens omveiskostnadene vil ligge over gjennomsnittet i Eidfjord og Ullensvang kommune.

Norges Lastebileierforbund ved Finn T. Lien i Bergen, har undersøkt dieselforbruket pr mil for transport mellom Oslo og Bergen for vogntog for de alternative trasévalgene i tabell 4.1 med unntak av E 16 over Hemsedal. Resultatene av denne undersøkelsen var et merforbruk pr mil hovedsakelig på grunn av hyppige høydeforskjeller på 1,5 liter pr mil over Haukeli, 0,8 liter pr mil over Hol og 0,5 liter pr mil over Fillefjell i forhold Rv7 over Hardangervidda. Ekstra dieselkostnader på grunn av dette er – ved kr 9,- pr liter – beregnet til kr 630,- for Haukeli, nær kr 350,- for Hol og kr 230,- for Fillefjell og lagt inn i kostnadsdifferansen i 4. linje i tabell 4.1. For E 16 over Hemsedal har vi ikke tilsvarende data og har derfor ikke grunnlag for å gjøre tilsvarende beregninger. Utfra samtaler med representanter for speditørfirmaer synes imidlertid ikke dieselforbruket å være nevneverdig høyere på denne traséen i forhold til basisalternativet over Rv7.

Før vi refererer intervjuer av berørte bedrifter i Ullensvang, gis det en skisse av næringsstrukturen i kommunen.

4.1.2 Intervjuer

Ullensvang Hotell har 312 sengeplasser til disposisjon over hele året pluss 102 ekstra sengeplasser til bruk i familierom i høysesongen. Dette tilsvarer en andel på vel 17% av alle senger i Hardanger, jfr tabell 3.3. Hva angår prosentvis utnyttelse av sengene ligger Ullensvang Hotell over gjennomsnittet for hotellene i Hardanger. Intervjuet er basert på møte med direktør og eier Edmund Harry Utne.

Utfra informasjon om gjestene – som blant annet er nedfelt i avtaleboka – kommer over 95% av gjestene via Rv7 fra Oslo-området. Resten er stort sett gjester som kommer fra kontinentet via Kristiansand eller Larvik over Haukeli.

Turistsesongen på hotellet starter i april, f eks gjelder dette svenske pensjonister som ligger på Geilo og reiser til Indre Hardanger for å se fjordene og blomstringen i Hardanger i mai. Generelt sett vil turoperatørene ha avtale fra april/mai til oktober. Hvis de ikke får dette – f eks dersom Rv7 over Hardangervidda blir

stengt – vil de enten finne et annet konsept eller velge en annen rute til fjordene, sannsynligvis til Sogn og Fjordane. Utne understreket at turiststrømmen i hovedsak gikk mellom Oslo og Bergen. Også en stor andel av turistene som kom til Hardanger via Rv13 og Rv9 (over Setesdal) var ”rundtur” via Rv7 over Hardangervidda til Oslo. En stenging av Rv7 over Hardangervidda fra f eks 15. mai - ifølge Utne – ”undergraver” kundegrunnlaget. Betydningen av april og mai som turistmåneder er tiltagende.

For øvrig ble det pekt på at hotellet hadde en sysselsetting på 55 årsverk hvorav antallet var nær doblet i juni/juli og nær halvert om vinteren. Utfra økonomiske hensyn burde hotellet vært stengt i januar og februar, men holdt oppe på grunn av hensynet til personalet. Et slik ”sesongsubsidiering” vil være en av flere negative virkninger hvis rammevilkårene ble betydelig forverret via en stenging av Rv7 over Hardangervidda. Det ble også nevnt at Ullensvang Hotell tilfører kommunen årlige skatteinntekter på om lag 3 millioner kroner.

Hardanger Bestikk som produserer stålbestikk ble intervjuet ved direktør og eier Odd Leikvoll. Bedriften er en av hjørnestensvirksomhetene i kommunen med en omsetning på om lag 100 millioner og en sysselsetting på ca 60 årsverk i år 2000. Av årsumsetningen på 100 millioner går ca 30-40% over Rv7 – Hardangervidda til Østlandet hvorav 3 millioner går til Geilo og andre deler av Hallingdal. Sistnevnte omsetning gjelder i stor grad salg til turister i vintermånedene januar, februar, mars og april. I tillegg til salg på Vestlandet selges ca 10% av produktene nord for Trondheim og ca 15% eksporteres hovedsakelig til Sverige.

Inntransporten som i hovedsak omfatter stålplater fra Uppsala (nord for Stockholm) går også – ut fra rasjonelle hensyn – over Rv7 og Hardangervidda. Dvs at godt over 60% av transportkostnadene i bedriften kan knyttes til transport som passerer Rv7 over Hardangervidda. Produksjonen av bestikket er stort sett jamt fordelt over året mens den 3% andelen av omsetningen til turistene i Geilo-området er spesifikt knyttet til månedene januar, februar, mars og april. Denne delen av produksjonen vil også få en spesiell lang omvei ved vinterstenging av vidda.

Uttransporten av stålbestikkproduksjonen foretas i stor grad av Posten. Produktene leveres stort sett direkte til butikkene, noe som gjør at distribusjons-systemet er uten hovedlager. Da butikkene stadig legger større vekt på minimalisering av lagerkapasiteten, må vareleveransene i økende grad skje hyppigere og til rett tidspunkt. Dette gjør at transportkostnadene som andel av omsetningen er tiltakende. For metall- og verkstedindustrien generelt sett utgjør uttransporten - i følge R. Lea (1996) - en andel på 3% av omsetningsverdien. Inkluderes inntransportkostnadene vil totale transportkostnader som andel av omsetningen sannsynligvis utgjøre mellom 4 og 5%. Det er ingen grunn til å tro at Hardanger Bestikk har en andel som ligger under den generelle andelen for metall- og verkstedindustrien. Dvs at det er god grunn til å tro at transport-kostnadene utgjør minst 5 millioner pr år, (inntransportkostnadene er bl a vanligvis ikke kjent for bedriftene da disse kostnadene er inkludert i kjøpesum). Utfra generelle

merkostnader for godstransporten skissert med bl a prosentseter i tabell 4.1, er det derfor grunn til å tro at en vinterstenging av Rv7 fra og med januar til 15. mai vil medføre ekstra transportkostnader for Hardanger Bestikk av en størrelsesorden minst 0,3 millioner pr år. I tillegg kommer problemer overfor kundene som følge av at transporten tar lenger tid, jfr tiltagende krav fra kundene angående hurtig levering og regularitet.

Som det går fram av intervjuet, importeres råvarene fra Sverige mens produksjonen selges i store deler av landet pluss at ca 20% eksporteres. Design og smart produksjonsteknikk er den mest vesentlige konkurransefaktor. Det er med andre ord – utfra beskrivelsen til Leikvoll – få eller ingen spesifikke fortrinn som er knyttet til lokalisering av bedriften i Hardanger. Leikvoll presiserte derfor at en forverring av rammevilkårene – som følge av økte transportulemper – kan medføre en mer langsiktig vurdering av produksjonssted og ekspansjonsplaner mv for øvrig. Poenget er at transportulempene i forhold til konkurrerende bedrifter allerede er tilstede i dag.

En annen ulempe med dagens lokalisering av bedriften er at tilgjengelighet til nærmeste flyplass i Bergen er lite tilfredsstillende. Bedriften er derfor også i en del tilfeller avhengig av en raskest mulig persontransport over Rv7 til Oslo.

Via Ullensvang Næringsforum v/Mikkel Helleland ble det knyttet kontakt og gitt informasjon fra flere bedrifter. Dette gjaldt for det første byggmester Inge Nedrevaag som er leder av et bygg og entreprenørfirma med 8-10 sysselsatte og med en omsetning på 12-14 millioner i året. Virksomheten som firmaet driver er avhengig av 50-60 sendinger med trevarer pr år fra Nesbyen. Gjennomsnittlig utgjør en sending omtrentlig en tredjedel av lastekapasiteten til en fullastet trailer. Da produksjonen i liten grad er sesongbetont vil nær 40% av nevnte inntransport fra 1. januar til 15. mai - måtte skje på en alternativ trasé som sannsynligvis vil være E 16 over Hemsedal. Iflg tabell 4.1 vil dette medføre en ekstrakostnad pr trailertur på nær kr 3000,-. Korrigeres det for lastevolum pr sending skulle ekstra transportkostnader – noe skjønnehetsmessig – utgjøre vel kr 20 000,- pr år. Dessuten produserer firmaet forskalingsystemer som selges i østlandsområdet. Tilsvarende utgjør transportene i denne sammenheng fra 10-20 sendinger pr år, noe som skulle tilsvare noe i underkant av kr 20 000,- i ekstra transportkostnader pr år. Dvs at bedriften totalt vil få en ekstra transportkostnad på anslagsvis 40 000 kroner pr år ved vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda fra 1. januar – 15. mai. I tillegg kommer ulemper som er knyttet til at transporttiden fra man bestiller til varene blir levert blir betydelig høyere, jfr omtale under 4.1.1, noe som er vanskelig å kvantifisere. På spørsmål om varene kunne bestilles alternativt fra vestlands-området, ble det svart at dette ville medføre betydelig ulemper for virksomheten.

Hardanger Gjenvinning med tre sysselsatte opplyser v/daglig leder Arild Blomdal at bedriften har hatt ca 50 turer med vogntog fra Indre Hardanger til østlandet i år 2000. Dette gjelder hovedsakelig kabler som eksporteres via båt fra Drammen. Antas det at alternativ transport – hvis Hardangervidda stenges om vinteren – vil

skje over E 134 over Haukeli synes ekstra transportkostnader å utgjøre nær kr 40 000,- pr år, jfr 4.1. Bedriften har for øvrig planer om ytterligere økt salg av produktene på østlandsområdet, noe som må revurderes hvis Rv7 blir vinterstengt.

Ullensvang Fruktlager har – iflg Mikkel Helleland – et totalt årlig gjennomsnittlig volum på 1300 tonn hvorav om lag $\frac{3}{4}$ selges i Osloregionen. Antas det at ulempene som følger av vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda er proposjonale med omsatt kvantum ved Ulvik Fruktlager, jfr 4.3.2, vil ekstra transportkostnader utgjøre om lag kr 50 000,- pr år.

Lofthus Auto som blant annet driver bensinstasjon, bilverksted og salg av bil og båter ble intervjuet ved eier Einar Lutro. Bedriften som har 10 helårs sysselsatte og en omsetning på 15 mill antas å bli påvirket av vinterstenging av Rv7 hva angår verksted- og bensinstasjonsvirksomheten. I hvilken grad påvirkningen vil skje hadde bedriften få holdepunkter for å kunne kvantifisere. Generelt er det imidlertid grunn til å tro at kundegrunnlaget vil reduseres til en viss grad tilsvarende som for hotellvirksomheten.

4.1.3 Næringsstruktur

I begynnelsen av år 2000 hadde Ullensvang 3559 innbyggere, noe som var en nedgang på nær 11% i forhold til 1990. Da næringsstrukturen bl a har hatt betydning for hvilke bedrifter som ble valgt ut for intervju – i samarbeid med nærings sjefen i kommunen - settes det opp antall sysselsatte etter sektorgruppe mv.

I venstre tallkolonne i tabell 4.2 er det foretatt en grovsortering av sysselsatte i kommunen utfra antall arbeidsplasser i 1998. Dette innebærer at både arbeidstakere og selvstendige er med i oppsettet uansett heltid eller deltid. Som det går fram, var det totalt 1292 arbeidsplasser i Ullensvang kommune i 1998 utfra nevnte definisjon, jfr for øvrig en nærmere omtale av statistikken i Fylkesstatistikk Hordaland 2000. Av sektorer med mange deltidsansatte nevnes spesielt jordbruk, bygg og anlegg, hotell og restaurantdrift og offentlig tjenesteyting. Informasjonen om deltidsansatte er basert på Folke- og bolig tellingen 1990 for Ullensvang. Denne kilden har også vært nødvendig å ta i bruk for å splitte opp den grove sektorinndelingen av arbeidsplasser på undersektorer, jfr den prosentvise fordelingen i høyre tallkolonne.

Tabell 4.2 Sysselsetting i Ullensvang kommune etter næringsgruppering

	Arbeidsplasser i 1998*	%-vis fordeling fra folketellingen 1990**
Jordbruk, skogbruk og fiske	232	100
Herav:		
Jordbruk		96
Skogbruk		3
Fiske		1
Industri, bergverk og oljeutv	92	100
Herav:		
Bergverk og oljeutv.		2
Metall- og verkstedsindustri		66
Trevareindustri		11
Annen industri		21
Bygg og anlegg**	113	
Kraftforsyning**	18	
Handel, transport, hotell mv	306	100
Herav:		
Varehandel		44
Transport		27
Hotell og restaurantdrift		29
Bank og finansiering**	63	
Priv. Tjenesteyting**	92	
Offentlig tjenesteyting	376	
Totalt	1292	

* Fylkesstatistikk Hordaland 2000

** Fordeling ut fra tall fra folketellingen 1990

Av enkeltsektorer av vesentlig betydning for kommunen nevnes offentlig tjenesteyting, jordbruk, metall- og verkstedindustri, bygg og anlegg, varehandel, hotell- og restaurantdrift, bank og finansiering og privat tjenesteyting. Særlig varehandel, bank og finansiering og privat tjenesteyting antas imidlertid å være avhengig av omfanget av turistvirksomheten.

Innen jordbruk fikk Ullensvang Fruktlager anslått ekstra transportkostnader til kr 50 000,- pr år ved vinterstengning. Hvorvidt dette er tilstrekkelig dekkende for jordbrukssektoren er meget usikkert. Innen industri ble det innhentet informasjon fra 2 bedrifter med til sammen 63 heltidsansatte, noe som utgjør ca 70% av total sysselsatte innen sektoren. Ekstra transportkostnader ved eventuell vinterstengt Rv7 summeres opp til kr 340 000,- pr år for de 2 bedriftene, noe som tilsier mellom kr 400 000,- og kr 500 000,- for hele industrien i kommunen. Det er da antatt at bedrifter som ikke er tatt ut for intervju har relativt mindre ulempe av vinterstengt Rv7. Innen bygg og anlegg med totalt 113 arbeidsplasser ble det

intervjuet en bedrift med nær 10 heltidsansatte og en transportmessig merkostnad på ca kr 40 000,-. Her må det imidlertid vises forsiktighet med hensyn til å forutsette representativitet. F eks genererer vegarbeid sannsynligvis lite trafikk over Hardangervidda. Skjønnsmessig anslås totale ekstra transportkostnader pr år til mellom kr 100 000,- og kr 200 000,- for bygg og anlegg.

4.2 Eidfjord

4.2.1 Alternative traséer til Oslo

Eidfjord kommune ligger langs Rv7 innerst i Eidfjorden. I tabell 4.3 er det – på tilsvarende måte som tabell 4.1 – gitt avstander for forskjellige traséer fra Eidfjord til Oslo og hva de enkelte traséer medfører av merkostnader for godstransport i forhold til den korteste veien over Rv7 via Hardangervidda.

Tabell 4.3 - Avstander og kostnader for godstransport på forskjellige traséer Eidfjord - Oslo

	Rv7 – Hardangervidda	E 134 - Haukeli	Rv50 - Hol	E 16 - Hemsedal	E 16 - Fillefjell.
Distanse – km	330	429	443	450	469
Diff.i forhold til Rv7		99	113	120	139
Ferge	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja
Kost.diff.i forhold til Rv7*		3110	3500	3300	3890
Kost.diff.i forhold til Rv7*		28,1	31,6	29,8	35,2

* Pr trailertur inkl. event. ferge, omveg og ekstra diesel p g a høydeforskjell

Av tabellen ser vi at traséen Eidfjord - Oslo på Rv7 har en distanse på 330 km. Alternative traséer medfører en meravstand fra ca 100 km – for E 134 over Haukeli– og nær 140 km ved valg av E 16 over Fillefjell, jfr andre linje. I fjerde linje er det – i tråd med forutsetninger og redegjørelse i underkapittel 4.1.1 - oppgitt kalkulerte medkostnader for transporten for de alternative fire traséene mellom Eidfjord og Oslo. Som forventet vil valg av E 134 over Haukeli gi de laveste medkostnadene på vel kr 3100,-, mens valg av Rv50 over Hol eller E 16 og Rv52 over Hemsedal vil øke merkostnadene med henholdsvis kr 200,- og kr 400,-. Dersom E 16 over Fillefjell velges som alternativ ved vinterstenging av Rv7 får transportbrukerne en merkostnad på hele kr 3900,- pr tur i forhold til turkostnaden på kr 11 050,- som gjelder Rv7 over Hardangervidda. Kostnadsdifferansene for de fire traséalternativene utgjør påslag på mellom 28 og 35 prosent, jfr femte linje i tabellen, noe som må anses å være en betydelig transportkostnadsøkning. Betydningen av dette vil vise seg i intervjuene som er dokumentert i neste underkapittel.

4.2.4 Intervjuer

Innen turisme ble direktør Oddvar Brakestad ved Hardangervidda opplevelsessenter og reiselivssjef i kommunen Ole Heløe intervjuet. Omfanget av turist- og hotellvirksomheten som ble skissert fra måned til måned i kap. 2 og problemer med stengning omtalt i intervjuet av direktøren ved Ullensvang hotell kom også i hovedtrekk fram i disse to intervjuene. Således åpnet Hardangervidda opplevelsessenter – med gjennomsnittlig ca 13 heltidsansatte – sesongen i begynnelsen av april, noe som også er representativt for andre bedrifter innen turistnæringen i kommunen. Selv om turistsesongen starter opp gradvis i april måned ble det påpekt fra begge at åpningen av turistvirksomheten i april var helt nødvendig for langsiktig kontraktinngåelse med mange operatører. En vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda vil derfor få betydelig større følger for det årlige kundegrunnet enn hva bortfallet fram til midten av mai tilsier.

For øvrig vil ikke bare sysselsettingen (ca 50 ansatte) og lønnsomheten innen dagens hotell- og turismevirksomhet få betydelige problemer med vinterstenging av Rv7. Ifølge Brakestad og Heløe skjer det i dag både en nyinvestering i Hardangervidda opplevelsessenter på om lag 20 millioner og ca 100 millioner i nytt hotell, noe som innebærer en betydelig økning i hotellkapasiteten (noe av den nye kapasiteten går med til å erstatte gammel virksomhet). Grovt sett innebærer nevnte ekspansjon at antall sysselsatte innen hotell- og turismevirksomheten dobles etter åpning. Både Brakestad og Heløe pekte på at disse prosjektene neppe var lønnsomme hvis Rv7 over Hardangervidda ble vinterstengt. For øvrig var det planlagt å investere ca 100 millioner i et område med om lag 60 nye hytter i Maurseth Fjellpark. En vinterstenging av Rv7 vil imidlertid bare i mindre grad ha betydning for dette prosjektet da potensielle kjøpere i stor grad antas å være vestlendinger.

Norline med 10 heltidsansatte og med en årlig omsetning på mellom 10 og 12 millioner ble intervjuet ved daglig leder Edvard Sæbøe. Bedriften som produserer distribusjonsskap – blant annet lett isolerte kjølfrysescap – for lastebiler og arbeidsbrakker på hjul har en meget tidsfølsom produksjon. Dvs at leveringstid iflg kontrakt skal være presis på dagen. De viktigste kundene til bedriften er lokalisert i Hønefoss, Lørenskog og Stockholm. Om lag 90% av uttransporten går i dag over Rv7 over Hardangervidda. Nødvendig inntransport kommer også hovedsakelig fra Østlandet og har tilsvarende en andel på om lag 90%. Antall turer med fullastet trailer pr uke øst-vest utgjør to både for ut- og inntransporten. Dvs at omfanget av inntransporten og uttransporten er omtrent av samme størrelsesorden i volum Topproduksjonen skjer fra mars til fellesferien og er for øvrig ellers jamt fordelt over året. Dvs at en vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda både betyr en betydelig kostnadsbelastning og problem med hensyn til å oppfylle kvalitetskrav i rett tid fra kundene. Sistnevnte kan redusere omsetning og lønnsomhet på sikt. Hva angår transportøkonomikostnader vil – iflg informasjon gitt i tabell 4.3 – 4 fulle trailerturer pr uke utgjøre om lag kr 240 000,- i ekstrakostnader pr år pga vinterstenging. Utfra informasjon fra Sæbøe er det da lagt inn E 16 og Rv52 over Hemsedal som er alternativ trasé hvis Rv7 stenges.

Subsidiært er E 134 over Haukeli aktuell. Rv50 over Hol eller E 16 over Fillefjell anses som uaktuelle alternative traséer.

For øvrig mente Sæbøe at en permanent stenging av Rv7 over Hardangervidda fra januar til midten av mai vil sannsynliggjøre en flytting/nedlegging av bedriften i Eidfjord. Han mente at transportprisnivå/tidsaspektet ved transporten gir et visst fortrinn ved lokalisering i Eidfjord så lenge en stor andel av godstrafikken mellom øst og vest passerer forbi rett utenfor ”døra”.

Norsk Kranindustri med en årlig omsetning på 6-7 millioner og ca 10 heltidssysselsatte ble intervjuet v/bedriftsleder Svein Hop som også er formann i Eidfjord Næringslag. Norsk Kranindustri er et mekanisk verksted som produserer skipsutstyr. Spesifikke produkter er spesiallagde kraner, skipsluker, palleheiser og bauporter. Både for nye og eldre skip er punktlighet hva gjelder leveringstid av nevnte produkter meget viktig. Produksjonen av nevnte skipsutstyr forutsetter også ofte at spesialister utenfra trekkes inn i produksjonsprosessen. Ofte kommer disse personene fra østlandet.

Omtrent 50% av produksjonen leveres til kunder i østlandsområdet, blant annet Drøbak, mens omtrent 50% går til Bergens-området (Mongstad). Uttransporten på Rv7 mot Østlandet skjer med full trailer/semitrailer gjennomsnittlig en gang pr uke over hele året. Inntransporten av stålplater mv kommer gjennomsnittlig to ganger pr uke med fulle semitrailere fra Østlandsområdet, hovedsakelig Horten. Basert på merkostnader ved bruk av E 134 over Haukeli eller E 16 over Hemsedal i tabell 4.3, vil en vinterstenging av Rv7 ved nevnte transporthyppighet medføre en årlig transportmessig merkostnad på om lag kr 180 000,-. På spørsmål om hvorvidt en vinteråpning av Rv50 over Hol vil ha betydning for bedriften ved vinterstenging av Rv7, var svaret at dette hadde ingen betydning verken for gods- eller persontransport. Svein Hop påpekte også at Norsk Kranindustri og annen industri i Eidfjord til en viss grad hadde valgt lokaliseringen utfra fordelene av å være knyttet til en hovedåre for transport mellom øst og vest. Som nevnt også av Sæbøe i Norline var dette vesentlig både med hensyn til nivået på transportprisene og tidsaspektet. Hva en vinterstenging av Rv7 for øvrig ville ha å si for framtidig drift av Norsk Kranindustri i Eidfjord ville Hop ikke gi noe generelt svar på. Det som kunne sies var at aktuelle planer om ekspansjon neppe ville bli realisert dersom vinterstengingen av Rv7 ble en realitet.

Norsk Fjellfisk AS eies av Hardanger Fjellfisk som er eneste firma i landet som driver oppdrett av fjellfisk. Norsk Fjellfisk AS som er lokalisert til Simjadalen i Eidsborg kommune ble kontaktet v/daglig leder Magne Nedrevaag. Produktet er fersk ørret og antall ansatte er om lag to på heltid. Virksomheten i dag er relativt liten, ca 50 tonn årlig produksjonsvolum, men potensiale for ekspansjon er betydelig hvis produksjon og lønnsomhet tilfredsstillende visse fremtidige krav. Blant annet må slaktet fisk – som utføres en gang i uken – ut til kundene i løpet av et døgn. Kundegrunnlaget ligger hovedsakelig i Oslo-området (en mindre del av produksjonen går til Kristiansand og Bergen). Gjennomsnittlig uttransport via Rv7 over Hardangervidda er ett tonn en gang pr uke. En vinterstenging av Rv7 vil bety

minst to timer i ekstra kjøretid av fersk fisk til kundene, noe som har betydning for kvaliteten på produktet. Dessuten vil – jfr tabell 4.3 - transportkostnadene øke med 33%, noe som i dag betyr lite i kroner og øre da produksjonen er liten. Men som i følge Nedrevaag vil være av vesentlig betydning når framtidig produksjon og ekspansjon skal vurderes.

4.2.3 Næringsstruktur

Ved årsskiftet 1999/2000 hadde Eidfjord kommune 1038 innbyggere, noe som ligger ca 2% under innbyggerantallet i 1990. Da næringsstrukturen har hatt betydning for hvilke bedrifter som ble valgt ut for intervju og for konklusjoner som kan trekkes etter intervjuene, skisseres antall sysselsatte etter sektorgruppe mv.

Som det går fra av tabell 4.4 er det totalt 427 arbeidsplasser i Eidfjord 1998. I venstre tallkolonne er det foretatt en grovsortering av sysselsatte i kommunen utfra antall arbeidsplasser. Dette innebærer at både arbeidstakere og selvstendige er med i oppsettet uansett heltid eller deltid. Av sektorer med mange deltidsansatte nevnes spesielt jordbruk, varehandel, hotell- og restaurantdrift og offentlig tjenesteyting. Som for tabell 4.2 er inndelingen av sysselsatte på undersektorer basert på tall fra folketellingen 1990, jfr høyre tallkolonne. Foruten offentlig tjenesteyting som utgjør nær 50% av arbeidskraften og som i stor grad yter tjenester for kommunens innbyggere, er industri, hvorav verkstedindustri utgjør nær 60%, bygg og anlegg, kraftforsyning og hotell- og restaurantdrift vesentlige sektorer.

Tabell 4.4 Sysselsetting i Eidfjord kommune etter næringsgruppering

	Arbeidsplasser i 1998*	%-vis fordeling fra folketellingen 1990
Jordbruk, skogbruk og fiske	15	100
Herav:		
Jordbruk		82
Skogbruk		14
Fiske		4
Industri, bergverk og oljeutv	39	100
Herav:		
Bergverk og oljeutv.		6
Metall- og verkstedsindustri		57
Trevareindustri		16
Annen industri		21
Bygg og anlegg**	42	
Kraftforsyning**	27	
Handel, transport, hotell mv	71	100
Herav:		
Varehandel		28
Transport		32
Hotell og restaurantdrift		40
Bank og finansiering**	8	
Priv. Tjenesteyting**	20	
Offentlig tjenesteyting	205	
Totalt	427	

* Fylkesstatistikk Hordaland 2000

** Fordeling ut fra tall fra folketellingen 1990

Som det gikk fram av underkapittel 4.2.2 ble det foretatt 2 intervjuer innenfor industri og næringsvirksomhet og to innenfor turisme. Det vil si hotell- og restaurantdrift mv og privat tjenesteyting (antakelig hører Hardanger opplevelsessenter til her). Dessuten var det et intervju innen fiske (fiskeoppdrett). For industri fant vi ut at to bedrifter innen verkstedindustrien, med til sammen ca 20 heltidsansatte, fikk ekstra transportkostnader på om lag 0,42 million ved vinterstenging av Rv7. Dessuten påføres produsent og kunde også tidsulemper. Hvorvidt disse to bedriftene er representative for resten av industrien og bygg og anlegg vet vi ikke. Leder for Eidfjord næringslag Svein Hop har oversendt en omtale av andre bedrifter innen disse kategoriene og påpekt betydelig økning i transportkostnadene hvis Rv7 vinterstenges, jfr også intervju av entreprenørfirmaet i Ullensvang. Et hovedpoeng er at bedrifter lokalisert i Eidfjord har lagt vekt på de nevnte transportmessige fortrinn som følger av nærhet til en "hovedåre" for godstransport. Da totale antall ansatte i industrien er det dobbelte

av nevnte to verkstedsbedrifter pluss en relativ stor sektor for bygg og anlegg (42 arbeidsplasser) som bl a omfatter hotell- og hyttebygging, er det ikke usannsynlig at disse virksomhetene får en økt transportkostnad pr år på mellom 0,7 og 1 mill. Usikkerheten knyttet til et slikt anslag er selvfølgelig stor. I tillegg kommer problemer for hotell- og restaurantdrift, privat tjenesteyting, varehandel mv som i stor grad betjener kunder bosatt utenfor kommunen og som er avhengig av transport på Rv7 over Hardangervidda. Disse representerer arbeidsplasser som utgjør mellom 15 og 20% av alle arbeidsplassene i kommunen.

4.3 Ulvik

4.3.1 Alternative traséer til Oslo

Kommunesenteret i Ulvik ligger innerst i Ulviksfjorden nær 10 km fra fergeleiet i Bruravik. I tabell 4.5 er det gitt avstander for forskjellige traséer mellom Oslo og Ulvik, jfr linje en og to, og hva de enkelte traséer medfører av merkostnader pr tur med trailer/semitrailer i forhold til Oslo-Ulvik over Rv7 via Hardangervidda.

Tabell 4.5 - Avstander og kostnader for godstransport på forskjellige traséer Oslo - Ulvik

	Rv7 – Hardangervidda	E 134 - Haukeli	Rv50 - Hol	E 16 - Hemsedal	E 16 - Fillefjell.
Distanse – km	349	426	436	444	462
Diff.i forhold til Rv7		77	87	95	113
Ferge	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei
Kost.diff. pr tur i forhold til Rv7*		3150	2560	2380	2950
Kost.diff. pr tur i forhold til Rv7*		26,5	21,6	20,1	24,9

* Pr trailertur inkl. evt. ferge, omveg og ekstra diesel p g a høydeforskjell

Som det går fra av tabellen, er avstanden mellom Ulvik og Oslo via Rv7 over Hardangervidda angitt til 349 km. Korteste alternative trasé er E 134 over Haukeli som medfører en meravstand på 77 km. Rv50 over Hol har en meravstand på 87 km, mens E 16 og Rv52 (Hemsedal) og E 16 over Fillefjell medfører en meravstand på 95 km og 113 km. Av linje fire ser vi at kostnadsforskjellene pr tur for en trailer – i forhold til Rv7 over Hardangervidda - ligger i intervallet fra ca kr 2400,- (Hemsedal) og vel kr 3100,- (Haukeli), jfr redegjørelse for beregninger av transportkostnader i underkapittel 4.1.1. Hva angår prosentvis påslag på transportkostnadene pr tur for en trailer, jfr linje fem, ligger og E 16 og Rv52 over Hemsedal og Rv50 over Hol lavest med henholdsvis ca 20% og 22%, mens bruk av E 16 over Fillefjell eller E 134 over Haukeli gir en tilsvarende merkostnad på henholdsvis vel 25% og 26,5%.

4.3.2 Intervjuer

Daglig leder Brynjulf Langballe ved Ulvik Fruktlager ble intervjuet. Fruktlageret som tar i mot all produksjon fra Ulvik, Granvin og deler av Ullensvang håndterer ca 700 tonn i året og har 1,5 fast heltidsansatte pluss 15 i sesongen. Viktige frukttyper er epler, pærer, moreller og plommer, men det er bare epler og pærer som blir berørt i forbindelse med en eventuell vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda. Viktigste kunder til Ulvik Fruktlager er knyttet til Økern Torg i Oslo (Bama står for salgsopplegget). I den kontrakten som er inngått med kundene må Ulvik Fruktlager kjøre ut epler og pærer hele høsten pluss vintermånedene til og med januar. En vinterstenging av Rv7 vil derfor medføre omlegging av transporten for januar måned. Dette berører uttransport av en halv trailerlast 3 ganger pr uke noe som medfører en merkostnad for Ulvik Fruktlager på om lag kr 14 000,-. E 16 over Hemsedal er da brukt som alternativ trasé da Rv7 over Hol anses som uaktuell. I tillegg kommer inntransport av pappemballasje i januar og ikke minst i april/mai fordi emballasjen må være klar før innhøsting av frukt i juli. Anslagsvis vil da totale merkostnader for transport på grunn av vinterstenging av Rv7 ligge mellom kr 20 000,- og kr 30 000,- pr år. Disse merkostnadene vil i såfall bli fordelt på de enkelte fruktdyrkerne, noe som kanskje ikke synes å være store beløp. Men på den annen side poengterer Langballe at fortjenestemarginene til fruktdyrkerne allerede i dag er svært små og at en ytterligere reduksjon kan være det som gjør at enkelte fruktdyrkere nedlegger produksjonen.

Arvid Fjelde og Knut Sigurd Skeie som er bedriftsledere ved henholdsvis Ulvik Snikkarverkstad og Skeie Tre AS ble intervjuet. Ulvik Snikkarverkstad har 8 heltidsansatte og leverer bygningsmateriale til hus og hytter. Virksomheten er i stor grad avhengig av ekspansjon innen turisme og hotellnæringen. Blant annet leverer Ulvik Snikkarverkstad byggemateriale til ny hyttevirksomhet øst for Eidfjord og på Hardangervidda.. Således vil en vinterstenging av Rv7 gi mindre hyttebygging og færre ordrer til firmaet. For øvrig var Fjelde bekymret over at en vinterstenging av Rv7 vil plassere Ulvik i en transportmessig bakevje – jfr. tidligere omtale 4.2.4 – som generelt vil gi høyere transportprisnivå. Transportkostnadene som andel av bedriftens omsetning utgjorde nær 10% noe som indikerer at transport er en viktig kostnad for bedriften.

Skei Tre AS som blant annet produserer paller har 15 heltidsansatte. Uttransporten fra bedriften blir i liten grad berørt av en eventuell vinterstenging av Rv7. Hva angår inntransport er imidlertid bedriften avhengig av tre fulle trailer pr måned på Rv7 over Hardangervidda blant annet fra Telemark. Legges informasjon fra E 16 og Rv52 (Hemsedal) alternativet i tabell 4.5 til grunn, vil dette medføre årlige ekstra transportkostander på vel kr 30 000,-. Da totale transportkostnader som andel av omsetningen ved Skeie Tre utgjør over 10% var Skeie – på samme grunnlag som Fjelde – bekymret for transportprisnivået hvis Rv7 blir vinterstengt. Generelt uttalte begge bedriftslederne at Rv50 over Hol ikke var aktuelt alternativ – verken for gods eller persontransport – ved stenging av Rv7 over Hardangervidda.

Odd Roland og Volett Nordahl som er daglige ledere ved henholdsvis Ulvik handelslag (Samvirkelag) og Handel og Handverk ble intervjuet. Ulvik handelslag som sysselsetter vel 10 personer i heltidsstilling har en stor del av omsetningen knyttet til turisme. Således øker omsetningen fra om lag 1 mill i januar/februar til det dobbelte i juli. For Handel og Handverk som blant annet selger møbler og medisiner og som sysselsetter gjennomsnittlig 1,5 person i heltidsstilling økte omsetningen tilsvarende med 50%. Butikkene som bare i mindre grad var avhengig av direkte transport på Rv7 over Hardangervidda var bekymret med hensyn til hva en stenging ville ha å si for turismen. Generelt mente de at Rv50 over Hol ikke var noe realistisk alternativ til Rv7.

Kari Sandøy Jarmann som er bedriftsleder ved Osa Mineral Water ble intervjuet. Bedriften produserer kildevann i dunker av forskjellige størrelser. Antall ansatte varierer noe over året og utgjør 4 årsverk med en årlig omsetning på ca 5 mill. En mindre andel av produksjonen selges i Kristiansand og Bergensområdet. Hoveddelen av produksjonen selges imidlertid i østlandsområdet med Fredrikstad som distribusjonssentral. Således går 7-8 fulle trailerlast pr måned mellom Oslo og Fredrikstad om sommeren og tilsvarende 5-6 ganger om vinteren. Det er da medregnet returlast av tomme dunker fra Fredrikstad til Ulvik.

Transportkostnadene som andel av omsetningen utgjør grovt regnet 45%, noe som tilsier at en økning på vel 20% i transportkostnadene mellom Ulvik og Fredrikstad er en kritisk faktor, jfr. Hemsedal alternativet i tabell 4.5. Hvis Rv7 over Hardangervidda holdes stengt fra årsskiftet til midten av mai vil dette – jfr informasjon i tabell 4.5 – medføre en merkostnad på om lag kr 65 000,- for bedriften. Jarmann presiserte at konkurransen på kildevannmarkedet var hard og at både bedriftens betydelige ekspansjonsplaner – kanskje minst 100% økning i nær framtid – og eksisterende virksomhet måtte vurderes på nytt etter et eventuelt vedtak om vinterstenging. Jarmann mente også at Rv50 som alternativ til Rv7 var lite interessant.

Administrerende direktør Knut Torbjørnsen ved Rica Brakanes Hotell ble intervjuet. Hotellet som har 150 ansatte om sommeren og 40 om vinteren har 143 rom. Hotellet har relativt nylig investert i et tilbygg strømlinjeformet for konferanser, noe som har gitt bedre belegg i mars og april. Torbjørnsen som også er bedriftsleder for Rica Strand Fjordhotell og Rica Ulvik Hotell med til sammen 103 rom opplyste at disse åpner sesongen i begynnelsen av april. Torbjørnsen bekreftet informasjon fra tidligere intervjuer om at turistsesongen begynner i april og at reiseruten for turistene som kommer til Ulvik vanligvis er fra Oslo på Rv7 over Hardangervidda mot Bergen. En del turister reiser også tilbake til Oslo etter besøk i Hardanger. Torbjørnsen presiserte også at hvis Rv7 over Hardangervidda ble vinterstengt fram til midten av mai vil mange turister ta en annen rute som innebærer at kundegrunnet i Ulvik blir betydelig redusert.

4.3.3 Næringsstruktur

Ved begynnelsen av år 2000 hadde Ulvik kommune 1227 innbyggere, noe som omtrent tilsvarende innbyggerantallet i 1990. Da det er viktig å vurdere informasjonen fra intervjuene i lys av næringsstruktur, settes det opp en oversikt over antall sysselsatte etter sektorgruppe mv.

Tabell 4.6 Sysselsetting i Ulvik kommune etter næringsgruppering

	Arbeidsplasser i 1998*	%-vis fordeling fra folketellingen 1990
Jordbruk, skogbruk og fiske	75	100
Herav:		
Jordbruk		92
Skogbruk		8
Fiske		0
Industri, bergverk og oljeutv	33	100
Herav:		
Bergverk og oljeutv.		7
Trevareindustri		64
Annen industri		29
Bygg og anlegg**	42	
Kraftforsyning**	7	
Handel, transport, hotell mv	133	100
Herav:		
Varehandel		36
Transport		25
Hotell og restaurantdrift		39
Bank og finansiering**	6	
Priv. Tjenesteyting**	15	
Offentlig tjenesteyting	202	
Totalt	513	

* Fylkesstatistikk Hordaland 2000

** Fordeling ut fra tall fra folketellingen 1990

Som det går fra av tabell 4.6 er det totalt 513 arbeidsplasser i Ulvik kommune i 1998. I venstre tallkolonne er det foretatt en grovsortering av sysselsatte i kommunen målt med antall arbeidsplasser. Dette innebærer at både arbeidstakere og selvstendige er med i oppsettet uansett heltid eller deltid. Av sektorer med mange deltidsansatte nevnes spesielt jordbruk, varehandel og offentlig tjenesteyting. Som for tabell 4.4 er inndelingen av sysselsatte på undersektorer basert på tall fra folketellingen 1990 jfr høyre tallkolonne. Foruten offentlig

tjenesteyting som utgjør nær 40% av arbeidskraften og som i stor grad yter tjenester for kommunens innbyggere, er jordbruk, industri (hvorav trevareindustrien utgjør 64%), bygg og anlegg, varehandel, transport og hotell- og restaurantdrift vesentlige sektorer. Spesielt blir nok hotell- og restaurantdriften undervurdert sysselsettingsmessig ved å måle omfanget med arbeidsplasser. Ut fra informasjon fra intervjuer gikk det fram at sysselsatte i toppsesongen juni/juli var flere ganger høyere enn arbeidsplasser oppgitt i tabell 4.6. Dette kommer av at kortidsengasjementer ikke blir definert som arbeidsplasser.

Som det gikk fram av underkapittel 4.3.2 ble det foretatt intervjuer av 7 bedrifter utenom intervjuet med nærings sjefen i kommunen. For jordbruk fant vi at Ulvik Fruktlager – som står for distribusjonen av frukt i Ulvik mv fikk ekstra transportkostnader på om lag kr 25 000,- på grunn av vinterstenging av Rv7. Videre intervjuet vi 3 industribedrifter med til sammen 23 heltidssysselsatte og som tilsvarende fikk ekstra transportkostnader på rundt regnet kr 100 000,-. Disse utgjør om lag $\frac{3}{4}$ av alle arbeidsplassene innen industri i kommunen. Innen bygg og anlegg foretok vi ingen intervjuer og må her foreta analogibetraktninger ut fra aktuell intervju fra Ullensvang kommune. Innen varehandel synes direkte ekstra transportkostnader på grunn av vinterstenging å være relativt ubetydelig. Noe skjønnsmessig vil vi derfor anslå direkte ekstra omkostninger for næringslivet i Ulvik ved vinterstenging av Rv7 til om lag 0,25 mill pr år. I tillegg kommer tidsulemper knyttet til omvei ved bruk av alternative traséer og ulemper ved at transporttilbudet blir svekket jfr bakevje problematikken. Det største problemet synes imidlertid å være svikt i kundegrunnlaget for hotell- og restaurantdrift og turisme for øvrig, privat tjenesteyting, varehandel mv på grunn av vinterstenging av Rv7, jfr omtale av turismen i april/mai. Sistnevnte sektorer representerer arbeidsplasser som i størrelsesorden utgjør 25% av alle arbeidsplassene i Ulvik. (inkl bank- og finansiering).

4.4 Granvin og Kvam

4.4.1 Alternative traséer til Oslo

Rv7 krysser bl a Granvin kommune og Kvam kommune. I tabell 4.7 er det – på tilsvarende måte som for andre berørte kommuner – gitt avstander for forskjellig traséer fra Granvin til Oslo og hva de enkelte traséer medfører av merkostnader pr tur for godstransport i forhold til den korteste veien over Rv7 over Hardangervidda. Grunnen til at det bare gis avstander og kostnader mellom Oslo og Granvin kommer av at trafikken fra Kvam må gå via Granvin før det foreligger valg mellom alternative traséer.

Tabell 4.7 Avstander og kostnader pr tur for godstransport på forskjellige traséer Oslo – Granvin

	Rv7 – Hardangervidda	E 134 - Haukeli	Rv50 - Hol	E 16 - Hemsedal	E 16 - Fillefjell.
Distanse – km	353	441	423	430	449
Diff.i forhold til Rv7		58	70	77	96
Ferge	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei
Kost.diff. pr tur i forhold til Rv7*		2790	2240	2040	2640
Kost.diff. pr tur i % i forhold til Rv7*		23,4	18,8	17,1	22,1

* Pr trailertur inkl. evt. ferge, omveg – vinterstengning og ekstra diesel p g a høydeforskjell

Av første linje i tabellen ser vi at traséen Granvin – Oslo og Rv7 har en distanse på 353 km. Alternative traséer medfører en meravstand fra vel 58 km – E 134 over Haukeli – og opptil 96 km ved valg av E 16 over Fillefjell, jfr. andre linje. I fjerde linje er det – i tråd med forutsetninger og redegjørelse i underkapitel 4.1.1 oppgitt kalkulerte merkostnader for transporten for de alternative traséene som er aktuelle ved vinterstenging av Rv7. Som antatt vil E 16 og Hemsedal gi den laveste merkostnaden, noe som er kalkulert til kr 2040,-. De to dyreste trasé alternativene er E 16 over Fillefjell og E 134 over Haukeli med henholdsvis en merkostnad på ca kr 2600,- og kr 2800,-. Sistnevnte trasé innebærer også bruk av ferge. De fire alternative traséene til Rv7 over Hardangervidda medfører et prosentvis påslag fra vel 17% til vel 23%, jfr. linje fem.

4.4.2 Intervjuer

Blant annet etter å ha konferert med næringskonsulenten i Granvin kommune ble de to største bedriftene i kommunen – Vestlandske salgslag og Granvin bruk – tatt ut for intervju. Disse to bedriftene får imidlertid – iflg de to daglige lederne – ingen nevneverdige ulemper av en eventuell vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda, noe som forklares ved at bedriftene i liten grad handler med aktører øst for Hardangervidda.

Iflg rådmann Steinar Sjøgaard i Granvin kommune vil hotell- og restaurantdrift, varehandel mv i stor grad bli berørt av en eventuell vinterstenging av Rv7 over Hardangervidda. Ikke minst gjelder dette den betydelig handel som genereres av persontransporten fra Bergen mot Hardangervidda på Rv7. Som eksempel ble det nevnt at mange bergensere som skal til hyttene langs Rv7 ofte stopper og provianterer i Granvin. Her er det også en butikk som er åpen 24 timer i døgnet. Da virkningene for hotell- og restaurantdrift mv neppe skiller seg ut i Granvin i forhold til f eks Eidfjord, er det ingen grunn til å gå nærmere inn på dette.

Blant annet etter å ha konferert med kontorsjef Sigrid Laupsa i Kvam kommune ble det foretatt to oppsøkende intervjuer. Før det gis et intervjuesymé nevnes det at tre bedrifter ble kontaktet men ikke intervjuet på grunn av at daglig ledere/logistikksjef mente at ulempekonsekvensene var lite interessante. Dette

gjaldt en bedrift innen fiskeoppdrett (Bjørve Bruk), en møbelfabrikk og Bjølvefossen i Ålvik.

Daglig leder Rolf Hagavoll i fiskeoppdrettsbedriften Linga Laks AS ble intervjuet. Linga Laks som blant annet omfatter Hardangerfisk AS har 9-10 heltidsansatte pluss at det er om lag 35 heltidsansatte tilknyttet slakteriet. Total årlig omsetning i år 2000 var grovt regnet ca 100 mill. Totalt ble det omsatt vel 7000 tonn laks i år 2000 hvorav om lag 4000 laks ble fraktet til kontinenter med båt fra Kristiansand og Bergen mens om lag 3000 tonn ble fraktet med trailer via Rv7 over Hardangervidda til østlandsområdet. Sistnevnte omsetning og transport var – iflg Hagavoll – jamt fordelt over hele året. Dette innebærer grovt sett at 56 trailerturer – basert på 20 tonn laks på en fullastet trailer – må velge alternativ trasé ved vinterstengning av Rv7 fra og med januar til 15. mai. Iflg Rolf Hagavoll vil sannsynligvis E 16 og Rv52 over Hemsedal bli valgt som alternativ trasé, noe som – jfr merkostnader i tabell 4.7 - vil medføre størrelsesorden kr 120 000,- i merkostnader pr år. Fordi fiskeoppdrettsvirksomheten i Kvam allerede har transportmessige ulemper pga lokaliseringen, vil – ifølge Hagavoll - en ytterligere merkostnad være uheldig i et marked med stor konkurranse. Ekspansjonsplanene for bedriften utgjør en dobling av produksjonen over en tidshorison på om lag 5 år. Disse planene må imidlertid revideres hvis Rv7 over Hardangervidda vinterstenges. For øvrig ble det opplyst at Rv50 over Hol kan være en aktuell trasé for persontransport hvis Rv7 – som er førstevalg – vinterstenges.

Daglig leder Olav Torpe i Torpe Møbler ble også intervjuet. Bedriften som har om lag 25 heltidsansatte omsetter årlig for mellom 30 og 35 mill. Bedriften eksporterer både til Sverige og Danmark. En stor andel av produksjonen går imidlertid til Østlandet. Således går det gjennomsnittlig to fullastede trailere pr uke – både sommer og vinter – på Rv7 over Hardangervidda til Østlandet. Legges kostnadstall i tabell 4.7 til grunn gir dette en merkostnad på om lag kr 75 000,- ved vinterstenging av Rv7 fra 1. januar til 15. mai. I tillegg kommer også noe inntransport i denne perioden fra Østlandet, noe som vi litt skjønnsmessig har satt til kr 15 000,- og som innebærer at Torpe Møbler har om lag kr 90 000,- pr år ved vinterstenging av Hardangervidda. Olav Torpe mente at Tollpost Gods – som ofte ble brukt som transportør – valgte Rv52 over Hemsedal hvis Rv7 over Hardangervidda var stengt på grunn av uvær. Hva angår persontransport var imidlertid Rv50 over Hol aktuell hvis Rv7 av en eller annen grunn var stengt.

4.4.3 Næringsstruktur

Ved årsskiftet 1999/2000 hadde Granvin og Kvam kommune henholdsvis 1049 innbyggere og 8601 innbyggere, noe som er henholdsvis 2% under og omtrent uendret i forhold til innbyggertallene i 1990. Da næringsstrukturen har hatt betydning for hvilke bedrifter som har blitt valgt ut for intervju og for konklusjoner fra intervjuene, skisserer antall sysselsatte etter sektorgruppe mv.

Tabell 4.8 Sysselsetting i Granvin kommune etter næringsgruppering

	Arbeidsplasser i 1998*	%-vis fordeling fra folketellingen 1990
Jordbruk, skogbruk og fiske	52	100
Herav:		
Jordbruk		93
Skogbruk		7
Fiske		0
Industri, bergverk og oljeutv	84	100
Herav:		
Metallindustri		33
Trevareindustri		32
Annen industri		35
Bygg og anlegg**	48	
Kraftforsyning**	6	
Handel, transport, hotell mv	70	100
Herav:		
Varehandel		33
Transport		48
Hotell og restaurantdrift		19
Bank og finansiering**	7	
Priv. Tjenesteyting**	20	
Offentlig tjenesteyting	120	
Totalt	407	

* Fylkesstatistikk Hordaland 2000

** Fordeling ut fra tall fra folketellingen 1990

Tabell 4.9 Sysselsetting i Kvam kommune etter næringsgruppering

	Arbeidsplasser i 1998*	%-vis fordeling fra folketellingen 1990
Jordbruk, skogbruk og fiske	530	100
Herav:		
Jordbruk		90
Skogbruk		
Fiske		10
Industri, bergverk og oljeutv	838	100
Herav:		
Metall- og verkstadsindustri		74
Trevareindustri		15
Annen industri		11
Bygg og anlegg**	163	
Kraftforsyning**	25	
Handel, transport, hotell mv	609	100
Herav:		
Varehandel		46
Transport		38
Hotell og restaurantdrift		16
Bank og finansiering**	147	
Priv. Tjenesteyting**	488	
Offentlig tjenesteyting	890	
Totalt	3690	

* Fylkesstatistikk Hordaland 2000

** Fordeling ut fra tall fra folketellingen 1990

Som det går av tabell 4.8 var det totalt 407 arbeidsplasser i Granvin i 1998. I venstre kolonne er det foretatt en grovsortering av sysselsatte i kommunen etter antall arbeidsplasser. I høyre kolonne er enkelte av sektorene oppsplittet i undersektorer, jfr kommentarer til tabell 4.2. Som det går fram av sektorinndelingen er det 120 arbeidsplasser i offentlig tjenesteyting, noe som utgjør om lag 30% av totale sysselsatte. Videre ser vi at jordbruk, industri, bygg og anlegg, varehandel, transport og privat tjenesteyting er blant de større sektorene. Da det ikke er påvist uheldig transportmessige konsekvenser av vinterstenging av Rv7 for industri vil vi her peke på uheldige virkninger for jordbruk, varehandel og hotell- og restaurantdrift som er kommet fram i andre kommuner.

Som det går fra av tabell 4.9, var det totalt 3690 arbeidsplasser i Kvam kommune i 1998. I venstre tallkolonne er det foretatt en grovsortering på sektorer utfra antallet arbeidsplasser, jfr kommentarer til tabell 4.2. I høyre tallkolonne er det

foretatt en ytterligere oppsplitting av enkelte sektorer på undersektorer. Foruten offentlig tjenesteyting som utgjør ca 24% av totale sysselsatte er jordbruk, industri, bygg og anlegg, varehandel, transport, bank og finansiering og privat tjenesteyting store sektorer.

Hva angår fordelingene mellom jordbruk er nok andelen på 90% for jordbruk for høy, jfr prosentvis fordeling fra 1990 i høyre kolonne. Tilsvarende blir andelen for fiske på 10 for lav. Dette kommer av at fiskeoppdrett har vært en vekstnæring de siste 10 årene. Informasjon fra intervjuet av Linge Fisk tyder således på at totale sysselsatte innen fiskeoppdrett i kommunen ligger på størrelsesorden 80 sysselsatte mens tabell 4.9 viser vel 50 ansatte. Som det gikk fram av nevnte intervju fikk fiskeoppdrettsbedriften en transportmessig merkostnad på ca kr 120 000,- pr år av vinterstengt Rv7, noe som sannsynligvis er totalvirkningen for hele fiskeoppdrettsvirksomheten i kommunen. Dette kommer av at den andre store fiskeoppdrettsbedriften - Bjølve Bruk AS - i liten grad blir påvirket av en vinterstenging.

Hva angår jordbruk, har vi ikke undersøkt dette spesifikt for Kvam kommune. Det er imidlertid kommet fram tidligere at frukt dyrking får en viss transportmessig merkostnad. Dessuten er det større gartnerier i Kvam kommune, jfr f eks Ljones Gartneri, som sannsynligvis har en tilsvarende ulempe av en vinterstenging.

For øvrig avdekket vi en merkostnad for transporten på kr 90 000,- innen en trevarebedrift. Selv om en annen møbelbedrift og Bjølvefossen Bruk - som er den største bedriften i kommunen – oppga små virkninger av en vinterstenging på Rv7 – er det en mindre andel av industrivirksomheten på totalt 838 arbeidsplasser som ikke er undersøkt med hensyn til konsekvenser.

Innen bygg og anlegg (160 arbeidsplasser) kan det også være uheldige kostnadmessige konsekvenser for transporten ved vinterstenging jfr intervju i Ullensvang kommune. Utfra en skjønnsmessig totalvurdering anslås de totale transportmessige merkostnadene i Kvam til ca 0,5 mill. Som nevnt var kostnadsulemper for de to intervjuede bedriftene på kr 210 000,-. I tillegg kommer tidligere påpekte ulemper for hotell- og restaurantdrift med nær 100 heltidsansatte og virkninger for varehandel og transport som til en viss grad er avhengig av turistvirksomheten.

4.5 Totale ekstra kostnader for godstransport

Totale ekstra transportkostnader av vinterstengt Rv7 som ble avdekket i de intervjuede bedriftene i de 5 kommunene (ingen effekt i Granvin) summeres opp til 1,2 mill. Ut fra bl a vurdering av næringsstrukturen i kommunen ble virkningen for alle bedriftene grovt anslått til 2,2 mill pr år (midtpunktene i intervallene). Dette er et minimumsbeløp da bl a tidsaspektet ved omkjøring ikke er kalkulert inn. Hvis nevnte totale kostnadsulempe kan vurderes ut fra andre datakilder, vil

dette være interessant som en konsistenstest. I den sammenheng ble det tatt kontakt med en antatt stor transportutøver.

Daglig leder Steinar Røthe i HSD-Voss Frakt ble derfor intervjuet. HSD-Voss Frakt har en årlig omsetning på 75 mill og disponerer 45 vogntog og semitrailere. Iflg Røthe var vel 50% av omsetningen knyttet til transport mellom Øst- og Vestlandet. Noe skjønnsmessig ble firmaets omsetning knyttet til transport mellom Indre Hardanger og Østlandet størrelsesmessig anslått til 8 mill. Hvis været var tilfredsstillende var Rv7 over Hardangervidda første valg også om vinteren. Hvis været var dårlig ble Rv52 over Hemsedal brukt som alternativ trasé. Røthe opplyste at Rv50 over Hol ble av sjåførene betraktet som risikofyllt og slitsomt blant annet på grunn av smale tunneller. Dette gjaldt også delvis persontransport.

HSD-Voss Frakt hadde i januar/februar gjennomsnittlig 22-23 tur/retur transporter pr dag (mandag til fredag) mellom Øst- og Vestlandet. Dersom 10% av disse gjelder transport mellom Hardangerområdet og Oslo-området (8/75) vil – jfr informasjon i tabell 4.1, 4.3, 4.5 og 4.7 (kr 2700 ekstra pr tur) – merkostnadene for kundene til HSD-Voss Frakt i Indre Hardanger utgjøre mellom 1,1 og 1,2 mill i året. Dette utgjør vel 50% i forhold til anslåtte totale ekstrakostnader for godstransport (2,2 mill).

Senere ble det tatt kontakt med Røthe for å få en grov vurdering av markedsandelen til HSD – Voss Frakt i Hardanger. Svaret var at markedsandelen – utfra innsikt – sannsynligvis lå rundt 50%. Kanskje litt i overkant. Dette svaret underbygger den generelle konklusjonen som er trukket ut fra intervjuene uten at det dermed kan tas som noe sannhetsbevis.

5 Virkninger for kommunene i Øvre Hallingdal og Numedal

5.1 Næringsstrukturen i kommunene

Vinterstengning av Rv7 og eventuelt Rv50, vil også gi virkninger i lokalsamfunnene på østsiden av fjellene. *Betydningen* av virkningene er imidlertid avhengig av den lokale næringsstrukturen. Spørsmålet er om stengning direkte eller indirekte på en avgjørende måte vil ramme næringer som er spesielt viktige for sysselsettingen i de forskjellige kommunene.

Tabell 5.1 viser fordelingen av sysselsettingen i de fire kommunene i vårt studieområde per fjerde kvartal 1999. For å framheve eventuelle særtrekk i næringsstrukturen har vi også tatt med tall for landet og for Buskerud fylke. Tabellen er inndelt etter hovedgrupper av næringer med ett unntak. Gruppen varehandel og hotell- og restaurantvirksomhet er delt i to slik at hotell/restaurant framkommer som egen gruppe. Fordelingene behandles kommunevis nedenfor (kap 5.3-5.6).

Tabell 5.1: Sysselsetting etter kommune og næring fjerde kvartal 1999. Kilde: Statistisk sentralbyrå (spesialutkjøring). Øvre Hallingdal og Numedal.

Næring	Landet	Buskerud	Ål	Hol Nore/Uvdal	Rollag	
I ALT	2093796	100915	2130	2098	1069	662
Jordbruk, skogbruk, fiske	85606	3084	182	88	181	58
Utvinning av olje og gass	25800	6	0	0	0	0
Industri og bergverksdrift	292267	18709	192	141	92	201
Kraft- og vannforsyning	17736	967	23	79	44	15
Bygge- og anleggsvirksomhet	139026	8034	247	203	107	37
Varehandel	315577	16504	222	226	92	35
Hotell- og restaurantvirksomhet	66930	3190	85	328	34	12
Transport- og kommunikasjon	163015	6457	201	108	41	29
Finansiell tjenesteyting	45330	1346	24	35	13	5
Forretningsmessig tj.yting, eiendomsdrift	193434	7288	55	82	51	31
Off.forvaltning og annen tj.yting	726349	34087	866	762	403	234
Uoppgitt	22726	1243	33	46	11	5
I ALT	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Jordbruk, skogbruk, fiske	4 %	3 %	9 %	4 %	17 %	9 %
Utvinning av olje og gass	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Industri og bergverksdrift	14 %	19 %	9 %	7 %	9 %	30 %
Kraft- og vannforsyning	1 %	1 %	1 %	4 %	4 %	2 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	7 %	8 %	12 %	10 %	10 %	6 %
Varehandel	15 %	16 %	10 %	11 %	9 %	5 %
Hotell- og restaurantvirksomhet	3 %	3 %	4 %	16 %	3 %	2 %
Transport- og kommunikasjon	8 %	6 %	9 %	5 %	4 %	4 %
Finansiell tjenesteyting	2 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %
Forretningsmessig tj.yting, eiendomsdrift	9 %	7 %	3 %	4 %	5 %	5 %
Off.forvaltning og annen tj.yting	35 %	34 %	41 %	36 %	38 %	35 %
Uoppgitt	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %	1 %

5.2 Intervjuer

For å kartlegge mulige effekter av vinterstengning, er det gjennomført intervjuer i de fire kommunene med utvalgte bedrifter og offentlige myndigheter. Ved utvalg av bedrifter er det tatt hensyn til en viss dekning i hver kommune og en viss dekning langs forskjellige veiparseller. Det er lagt vekt på størst dekning av områder og næringer som vi har antatt vil være mest berørt.

I tillegg er det innhentet informasjon fra følgende offentlige organisasjoner og næringsorganisasjoner:

- Hallingdal Regionråd ved daglig leder Knut Arne Gurigard
- Fjell og Fjordferie ved daglig leder Hallgrim Berg
- Reiselivspolitisk råd i Buskerud ved leder Reino Skjøtskift
- Geilo Handelsstandsforening ved leder Jan Erik Sæther
- Geilo Turistservice (privat organisasjon for reiselivsbedriftene i Geilo og Dagaliområdet) ved turistsjef Einar Øyo
- Dagalifjellets Vel (forening for hytteeiere, bedrifter og grunneiere) ved styremedlem Reino Skjøtskift
- Ustaoset velforening ved Ola Vindegg.

Informasjonen fra organisasjonene er for det meste utnyttet som bakgrunnsdata i analyser og generelle presentasjoner. Informasjonen fra bedrifter og offentlige myndigheter er gitt egen omtale under hver kommune.

I alt er det gjennomført 25 intervjuer i bedrifter, offentlige etater og organisasjoner. Bedriftsintervjuene er normalt gjort med daglig leder. Enkelte av lederne representerer flere bedrifter enten gjennom styreverv eller som følge av oppkjøp. Dette medfører at vi gjennom intervjuene har fått informasjon om i alt 33 virksomheter (inklusive kommuneadministrasjonene og organisasjoner). De fleste intervjuene er foretatt ved besøk i bedriften/etaten. Intervjuene med bedriftsbesøk ble gjennomført i perioden 19-24 februar 2001.

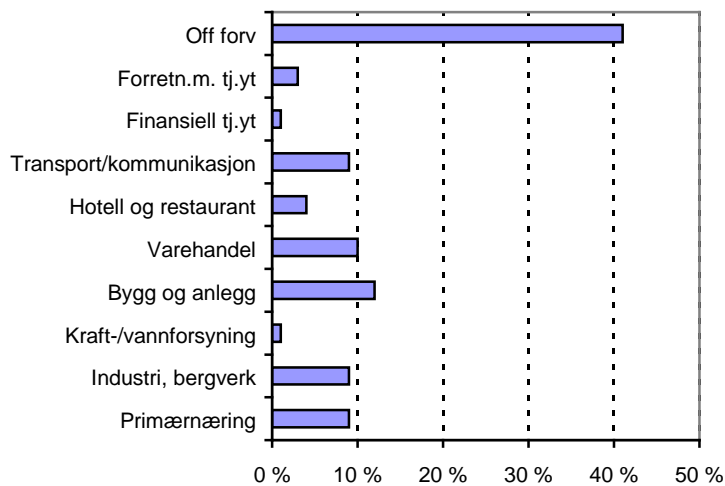
5.3 Ål kommune

5.3.1 Generelt om kommunen og næringsstrukturen

Ål kommune har de senere årene hatt en stabil befolkning med svak positiv flyttebalanse (Statistisk sentralbyrå, web). Per 1. januar 2001 var det 4 762 bosatte i kommunen hvorav om lag halvparten bor i kommunesenteret Ål tettsted.

Kommunen kjennetegnes bl a med en høy andel sysselsatt i primærnæringene. Dette preger også kommuneplanen hvor det understrekes at primærnæringene skal

oppretholde sin sterke plass i kommunens næringsliv (Ål kommuneplan 1996, sammendrag Internett). Ellers viser tabell 5.1 en relativt høy andel i bygge- og anleggssektoren. Mange sysselsatte innenfor gruppen offentlig forvaltning og annen tjenesteyting skyldes en stor undervisningssektor (helse- og sosialtjenester er likevel den største enkeltgruppen). Dette skyldes trolig at Ål er et skolesenter med bl a videregående skole, folkehøyskole og landbruksskole.



Figur 5.1: Sysselsetting etter næring fjerde kvartal 1999. Kilde: Statistisk sentralbyrå (spesialutkjøring). Ål kommune.

Næringsstrukturen har generelt vært stabil de siste årene. Fra 1997 til 1999 var det likevel en mindre nedgang i sysselsettingen i primærnæringene og industrien. Dette ble kompensert gjennom en økning innenfor transport og offentlig virksomhet. Helse- og sosialsektoren fikk alene 57 nye sysselsatte (18 % vekst). Hotell- og restaurantsektoren preges av svingninger.

Næringsstrukturen som sådan gir ingen klare indikasjoner på at kommunen vil være spesielt utsatt ved vinterstengt Rv7. Likevel kan stengningen ramme enkeltbedrifter, spesielt innenfor industrien. Industrisektoren er imidlertid liten i kommunen. De viktigste bransjene er næringsmiddelindustri (40 sysselsatte i 1999), trelast og trevare (28 sysselsatte) og forlag/grafisk industri (47 ansatte).

5.3.2 Kommuneadministrasjonens vurdering

En generell vurdering av betydningen av vinterstengning for Ål kommune er innhentet gjennom intervju med næringssjef Hanne Wendt.

Kommunenes offisielle holdning til vinterstengning av Rv7 er formulert gjennom en felles uttalelse fra Regionrådet for Hallingdal (Regionrådet for Hallingdal 21.09.2000). Man framhever her Rv7 som hovedpulsåre for Hallingdal. Konkret pekes det på veiens betydning for sambandet mellom Hallingdal som landets største reiselivsregion og Hardanger som et prioritert reisemål. I fellesuttalelsen er

det også lagt vekt på de negative konsekvensene for Hemsedal med økt tungtrafikk på vinterstid.

Kommunen har foretatt en undersøkelse blant bedriftene i Ål der de er bedt om å peke ut viktige utfordringer knyttet til ytre rammevilkår. For samferdselen peker bedriftene på tre hovedutfordringer som man ønsker at kommunene fokuserer på. Av disse anses fortsatt vinteråpen vei som den viktigste. Som nummer to kommer bygging av Ringeriksbanen og som nummer tre innkorting av Rv7 mellom Sokna og Ørgenvika.

Etter kommunens vurdering er det først og fremst reiselivet og til en viss grad varehandelen som vil bli rammet av en vinterstengning. Det er generelt lite industri i kommunen. Industribedriftene er dessuten i hovedsak rettet mot Østlandsmarkedet og mot eksport. Det er derfor få som er avhengig av transport over fjellet (dog noen viktige unntak – se nedenfor).

Konsekvensene for reiselivet er først og fremst knyttet til hyttemarkedet, herunder også hytteutleie. Hyttebygging er et viktig satsingsområde for kommunen. Vestlandsmarkedet spiller en økende rolle i denne sammenheng. Tilgjengeligheten vinterstid er derfor sentral. Det anslås at 40 prosent av den reiselivsbaserte omsetningen i kommunen er knyttet til vinterturismen. Dersom Rv7 blir vinterstengt, mens Rv50 holdes åpen, blir omveien såpass stor fra de viktigste vestlandsmarkedene, at det er frykt for at Ål vil bli utkonkurrert av Fillefjell. Dersom begge veiene stenges kan ikke kommunen konkurrere på dette markedet (blir liggende ved en blindvei). Det anses derimot som relativt uproblematisk hvis bare Rv50 stenges (Rv7 åpen).

5.3.3 Industribedrifter i Ål

Informasjon om industriens avhengighet av Rv7 er innhentet fra daglig leder Gunnar Bergerud ved Ål Hyttebygg AS og daglig leder Roald Trageton ved Hallingplast AS. De to bedriftene er valgt ut fordi de begge har transport til/fra Vestlandet på vinterstid. Om lag 20 prosent av kommunens industrisysselesatte arbeider i de to bedriftene.

Ål Hyttebygg AS har sin hovedvirksomhet knyttet til hyttebygging. Bedriften sysselsetter 15 årsverk og hadde en omsetning på 20 millioner kroner i 2000. Virksomheten medfører også sysselsetting hos underentreprenører. Denne arbeidskraften rekrutteres imidlertid lokalt.

2/3 av bedriftens kunder er bosatt i Osloområdet og større byer på Østlandet. 1/3 av kundene er bosatt på Vestlandet. Vestlandskundene representerer to ulike markeder som begge forutsetter vei over vidda vinterstid. For det første bygger Ål Hyttebygg hytter for vestlendinger i Hallingdal. Dette markedet vil selvfølgelig være avhengig av kundenes mulighet for å komme over vidda vinterstid (for å kunne bruke hytta). At dette markedet vil være utsatt ved en vinterstengning, bekrefte av forespørsler om hyttetomter på Fillefjell som bedriften har fått fra

vestlendinger i løpet av vinteren 2001 (bedriften formidler også hyttetomter i ulike områder).

Det andre markedet gjelder bygging av hytter på Vestlandet. Bedriften bygger både på Vestlandskysten og i området Kvamskogen – Voss. For slike oppdrag er det av konkurransehensyn strategisk viktig for bedriften å kunne komme over fjellet både med lastebiltransport (lastebil med tilhenger) og transport av mannskap på vinterstid. Hyttebyggingen er helårsvirksomhet. Det er kun bygging av grunnmur som er sommeravhengig. Hyttene monteres som seksjoner (moduler) ved fabrikken i Ål og fraktes til byggeplassen med spesialbiler.

Samlet sett er det av stor viktighet for bedriften at Rv7 holdes vinteråpen. Rv50 kan benyttes, men anses som et B-alternativ. Dersom begge veiene stenges blir det svært vanskelig å betjene vestlandsmarkedet. Transport med jernbane er ikke noe alternativ fordi det dreier seg om spesialtransport. Omlastinger vil bli problematisk bl a fordi det trengs spesielt kranutstyr.

Bedriften får hver uke underleveranse fra Jølster. Denne transporten benytter Rv52 via Hemsedal og er således ikke berørt av eventuell vinterstengning.

Hallingplast AS produserer plastrør i alle dimensjoner til drikkevann, kloakk og kabler (kabelvernrør) pluss forskjellige typer deler til røropplegg. Bedriften sysselsetter 19 årsverk og hadde i 2000 en omsetning på 73 millioner kroner. Samlet er råvarevekten av årsproduksjonen 5 000 tonn. Kostnadene for utgående transport i 2000 var tre millioner kroner. I tillegg kommer 1-1,2 millioner kroner i transportkostnader som betales av kundene selv (gjelder kabelvernrør som utgjør ca 30 % av omsetningen).

Mesteparten av markedet ligger på Østlandet. Men 9 millioner (12 %) er knyttet til Bergensregionen, Haugesundsregionen og Stavangerregionen. I tillegg er Odda Plast en viktig samarbeidspartner. På årsbasis sendes 75 vogntog over fjellet med bedriftens produkter. Ca halvparten foregår på vinterstid. Det kreves spesialbiler som ikke kan ta returtransport.

For bedriften vil det være best om Rv7 holdes vinteråpen. Rv50 kan benyttes, men er et klart B-alternativ, særlig fordi det er mange transporter til Odda, Haugesund og Stavanger. Hvis begge veier blir stengt vil bedriften få vesentlige kostnadsøkninger. Det er regnet ut at hver tur med vogntog over fjellet vil bli 4 000 kroner dyrere hvis man må kjøre omvei. Transport med jernbane er ikke noe alternativ fordi det ikke tilbys noe transportopplegg som kan benyttes. Terminalene i Hallingdal er nedlagt. Nærmeste leveringssted for gods er Drammen.

5.3.4 Varehandelen i Ål

Informasjon om markedesgrunnet for varehandelen er innhentet fra daglig leder for senterdriften ved Ålingen kjøpesenter, Tordis Perstøen og daglig leder og innehaver Øivind Tveito ved Ål Statoilservice (bensinstasjon). I tillegg har vi analysert tall fra varehandelsstatistikk.

Ålingen Kjøpesenter ligger midt i Ål tettsted. Senteret er det største i Ål og inneholder 17 butikker, med Rimi, Expert, Perstøen og Libris som de største. Samlet sysselsetter kjøpesenterets butikker vel 50 årsverk. Dette utgjør ca 1/3 av sysselsettingen innenfor varehandelen i kommunen (ut fra SSBs statistikk). Vi kjenner ikke samlet omsetning for senteret. For 1998 er det imidlertid oppgitt en omsetning på 91 millioner (uten mva) i Kjøpesenterregister for Norge (Andhøy 1999). Omsetningen kan ha økt etter dette. Bl a har det kommet til fem butikker etter 1998.

Hyttefolk og folk på gjennomreise utgjør en viktig kundegruppe for senteret. Dette gjelder også på vinteren i tilknytning til vinterferie og påskeferie. Det anslås at turistandelen på vinterstid utgjør 10 – 20 prosent av omsetningen. Av dette anslås 20 – 30 prosent å være omsetning til vestlendinger (hyttefolk). Det er observert økende tilstrømming av vestlendinger (jfr satsing på hyttebygging og vestlands-markedets økende betydning i denne sammenheng – avsnitt 5.3.2). Kundefordelingen anses som representativ også for handelsbedrifter (i Ål) som ikke ligger i Ålingen. Markedsområdet for Ålingen og Ål omfatter også Hol tettsted og Hovet (dvs langs Rv50) i Hol kommune. Dette gjelder også hyttene i dette området. Reiseavstanden er omtrent den samme som til Geilo tettsted, men veistandarden er bedre og man slipper stigningene.

Vinterstengning vil gi omsetningssvikt for handelsnæringen i Ål. Det hjelper litt hvis Rv50 holdes åpen, men mange av kundene kommer fra Hardanger. For handelsnæringen er det også et poeng at det er en del samarbeid med næringslivet i Hardanger.

Ål Statoilservice ligger ved Rv7 i Ål tettsted og omfatter en standard Statoil stasjon med serviceanlegg som vaskehall osv og storkiosk/butikk. Bedriften sysselsetter sju årsverk og hadde i 2000 en omsetning på 25 millioner kroner medregnet bensinavgiften. Om lag halvparten av kundegrunnet er knyttet til folk på gjennomreise eller på besøk i kommunen. Det vil hovedsakelig si trafikk mellom Østlandet og Vestlandet, hyttefolk innenfor Åls handelsomland og hotelturister. Bedriften fører et detaljert regnskap som viser helt presist at vintermarkedets (november – april) andel av omsetning utgjør 45 prosent. Av dette anslås halvparten å være knyttet til gjennomgangstrafikken.

Stasjonen har erfaring med effekten av vinterstengning. Vinteren 1999/2000 ble det registrert betydelig omsetningssvikt i to til tre uker da både Rv7 og Rv50 var stengt. Ved en eventuell permanent vinterstengning anses det som viktigst at minst én av strekningene holdes åpen. Det er likevel sannsynlig at dette også vil gi noe svikt i omsetningen.

Varehandelsstatistikk. Tall fra varehandelsstatistikk (Statistisk sentralbyrå 2000) og analyser av omsetning i sentralstedene (Engebretsen 2001) indikerer at omsetningen i Ålingen kjøpesenter først og fremst er representativ for Ål tettsted. I 1997 var omsetningen i varehandelen i Ål kommune i underkant av 179 millioner kroner. Tallet er uten mva og omfatter ikke omsetning av motorkjøretøy og drivstoff. Per innbygger (januar 1998) utgjør dette kr 38 000 (avrundet til nærmeste 1 000).

Til sammenligning var gjennomsnittlig forbruk i landet kr 42 000. Dette gjelder imidlertid samlet forbruk uavhengig av oppholdssted i landet. Hvis vi antar at folk i gjennomsnitt oppholder seg utenfor sitt eget område 3-4 uker per år (på ferie, helgeturer osv), tilsier dette at ca kr 40 000 forbrukes i eget område. Det understrekes at denne fordelingen ikke er foretatt på basis av noen undersøkelse. Tallet kr 40 000 må derfor kun betraktes som et anslag.

Et lavere omsetningstall enn landsgjennomsnitt (for forbruk i eget område) tyder på "handelslekkasje". Sannsynligvis foretar mange av de bosatte i Ål kommune innkjøp i regionsenteret Gol. Dette gjelder nok først og fremst østre del av kommunen. Hvis vi ser på samlet omsetning i Ål tettsted i forhold til den delen av kommunens befolkning som "naturlig" sogner til dette tettstedet¹⁰, er det registrert et gjennomsnittlig forbruk på ca kr 45 000. Som nevnt kan man regne at noe av omsetningen skyldes kunder fra områdene rundt Hol tettsted. På den annen side må vi også for Ål tettsted regne med en viss lekkasje til Gol. Samlet sett bekrefter derfor tallene at mye av omsetningen i Ål tettsted må skyldes turistenes innkjøp.

5.3.5 Hotellnæringen i Ål

Informasjon om markedsgrunnlaget for hotellnæringen er innhentet fra ACTIF Hotel Ål ved daglig leder Watson.

ACTIF Hotel Ål ligger ved Svarteberg nord for Ål tettsted på veien mot bygda Vats (sidevei til Rv7). Hotellet er lokalisert ved siden av Ål skisenter og kan derfor tilby alpinanlegg rett utenfor hotellet. Hotellet sysselsetter 8-10 årsverk pluss ekstrahjelp. Det betyr at hotellet lønner over 10 prosent av kommunenes sysselsatte innenfor hotell- og restaurantvirksomhet. Omsetningen har vært oppe i 9 millioner kroner, men er nå redusert til 5-6 millioner som følge av seksjonering til ferieleiligheter (i hotellbygget) og private hytter.

Mesteparten av hotellets kundegrunnlag kommer fra Osloområdet og Drammensområdet. Men det satses aktivt på å trekke til seg flere gjester fra Vestlandet gjennom annonser i dagspressen (på Vestlandet). Vintermarkedet utgjør ca 50 prosent av omsetningen. Om lag 20 prosent av vintermarkedet er vestlendinger.

¹⁰ Vi har delt kommunens befolkning i to. Med utgangspunkt i de to tettstedene Ål og Torpo, er befolkningen i spredtbygde områder fordelt etter hvilket tettsted som ligger nærmest. Det vil si at Ål tettsted med omland i 1998 besto av vel 3 700 innbygger, mens Torpo med omland hadde vel 900.

Samtlige av vestlendingene kommer med bil. Markedsfordelingen anses som typisk for hotellnæringen i Ål.

Hvis det innføres vinterstengning kan åpen Rv50 og stengt Rv7 muligens styrke hotellene i Ål i deres konkurranse med hotellene på Geilo. Dersom begge veiene stenges, tapes vestlandsmarkedet som da vil gå til Voss og Hemsedal. Tog anses ikke som noe alternativ fordi det er relativt langt til stasjonen og fordi det er lavt servicetilbud på stasjonen (ubetjent).

5.3.6 Hyttemarkedet i Ål

Hyttemarkedet er analysert med tall fra GAB¹¹. Totalt er det per januar 2001 registrert 2 290 private hytter i Ål kommune. Fra GAB er det også mulig å hente informasjon om eiers ellers festers bosted¹². Informasjonen er knyttet til tomten, dvs til personen eller personene med ”høyest rolle”¹³.

Totalt har vi informasjon om 2174 eiere med bostedsadresse (postnummer). Vi har antatt at de (få) hyttene vi ikke har eierinformasjon om, fordeler seg som de øvrige på eieres bostedslandsdel. På dette grunnlaget kan vi fastslå at ca 7 prosent av hyttene i Ål eies av vestlendinger (majoriteten fra Hordaland).

Dette er en lavere andel enn hva man kunne vente ut fra oppgitt markedsfordeling blant turister i varehandelen (se ovenfor). På den annen side kjenner vi ikke antall bruksdøgn per hytte. Kanskje bruker vestlendingene hyttene sine mer enn folk fra Østlandet? Holtskog og Østhagen (1999) oppgir at hytter i Buskerud i gjennomsnitt brukes 50 døgn per år. Hvis vi antar at dette også gjelder hytter i Ål kommune, at halvparten av døgnene gjelder vinteren og at man i gjennomsnitt oppholder seg tre til fire døgn på hytta per tur, betyr det at hver hytteeier foretar seks til åtte turer per vinter i gjennomsnitt.

Basert på tallene for ferie og fritidsreiser over fjellet på Rv7 eller Rv50 i februar og mars 2001 (tabell 2.13, kapittel 2.4.2), ser det ut til at folk i gjennomsnitt tar tre til seks turer fra Vestlandet til Ål kommune per vinter. Dette resultatet gjelder flere reisemål, men hvis vi antar at frekvensen også gjelder trafikk til hyttene, så kan det se ut til at vestlendingene har noe færre besøk enn gjennomsnitt. Dette samsvarer godt med våre funn om avtagende antall turer (per vinter) etter reiseavstand (figur 2.9, kapittel 2.4.2).

¹¹ Grunneiendoms, Adresse og Bygningsregister. Data om antall hytter hentet fra CD-ROM *Norges Eiendommer* levert av Norsk Eiendomsinformasjon AS.

¹² Til prosjektet har Statens kartverk foretatt spesialuttrekk med eierinformasjon fra GAB.

¹³ Dvs at dersom det fins fester til tomten, er det festeren som er registrert. Enkelte steder står det flere hytter på samme tomt. Eier/fester er likevel bare telt én gang. Dersom to eiere/festere har samme bostedsadresse (f eks ektefeller), er bare én av dem regnet med. Hvis derimot en person eier flere hytter plassert på forskjellige grunneiendommer, er eieren registrert én gang per grunneiendom.

5.3.7 Samlet vurdering for Ål kommune

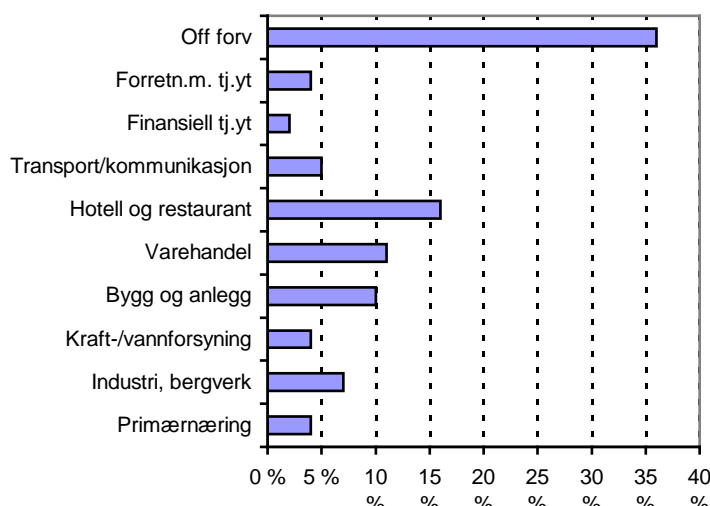
Basert på dataene fra de ulike kildene, kan vi oppsummere med at vinterturismen er viktig for både turistnæringen og for handelen i Ål kommune. En relativt beskjeden, men viktig andel av vinterturismen er basert på folk som har reist over fjellet, hovedsakelig på Rv7 og Rv50. Vestlandsmarkedet har i tillegg fått økende betydning de senere årene. På denne bakgrunn kan det fastslås at vinterstengning vil gi negative konsekvenser for næringsvirksomhet og sysselsetting i kommunen. Særlig gjelder dette hvis både Rv7 og Rv50 stenges.

Fordi kommunen har liten industrivirksomhet og fordi mesteparten av markedet for Ål-industrien er på Østlandet og i utlandet, vil transportproblemer for industrien som følger av vinterstengning, bety relativt lite for Ål-samfunnet som sådan. For de bedriftene som rammes har imidlertid stengningen konsekvenser for transportkostnadene. Forverret konkurransesituasjon er trolig viktigere. For å kunne konkurrere på vestlandsmarkedet (hele året) er det viktig å kunne komme over fjellet på vinterstid.

5.4 Hol kommune

5.4.1 Generelt om kommunen og næringsstrukturen

Også Hol kommune har de senere årene hatt en stabil befolkning med svak positiv flyttebalanse (Statistisk sentralbyrå, web). Per 1. januar 2001 var det 4 665 bosatte i kommunen hvorav knapt halvparten bor i tettstedet Geilo. Sju prosent bor i kommunesenteret Hol tettsted.



Figur 5.2: Sysselsetting etter næring fjerde kvartal 1999. Kilde: Statistisk sentralbyrå (spesialutkjøring). Hol kommune.

Næringsmessig kjennetegnes kommunen med at den ligger på landsgjennomsnitt når det gjelder sysselsatte i offentlig sektor og primærnæring (tabell 5.1, kapittel 5.2). Industrien spiller en beskjeden rolle i sysselsettingen, mens kommunens betydning som vannkraftprodusent kommer fram i sysselsettingstallene. Det mest markerte kjennetegnet ved kommunen er imidlertid reiselivsnæringens sentral plass. Dette er basisnæringen i kommune, noe som klart kommer til uttrykk i sysselsettingstallene.

I perioden 1997 – 1999 var det en viss dynamikk i næringsstrukturen. Mange sektorer hadde nedgang i sysselsettingen. Dette gjaldt bl a så forskjellige virksomheter som metallvareindustri og helse- og sosialtjenester. Størst nedgang var det imidlertid i hotell- og restaurantsektoren. Her ble antall sysselsatte redusert fra 467 i 1997 til 328 i 1999. Kommunens basisnæring er med andre ord utsatt for sterkt press.

5.4.2 Kommuneadministrasjonens og turistsjefens vurdering

En generell vurdering av betydningen av vinterstengning for Hol kommune er innhentet gjennom intervju med næringssjef Signe Lillian Fagerdal. En del opplysninger er også innhentet fra turistsjef Einar Øyo ved Geilo Turistservice.

Kommunenes offisielle holdning er bl a uttrykt gjennom fellesuttaletsen fra Regionrådet i Hallingdal (se under Ål kommune, avsnitt 5.3.2). Man frykter en ”blindtarmseffekt” og at kommunen som reiselivsmål skal bli mindre attraktivt i vestlandsmarkedet. Det legges mest vekt på å holde Rv7 åpen fordi mesteparten av næringslivet befinner seg på Geilo. Det er imidlertid et problem at kommunen er splittet i en nordre og en søndre del med ulike behov og prioriteringer. For den nordre delen som består av Hol tettsted, Hovet og Sudndalen, er det viktigst at Rv50 holdes åpen. For den søndre delen med Geilo, Dagali, Ustaoset og Haugastøl, er det Rv7 som er prioritert.

For nordre del av kommunen er veien eneste alternativ for transport over fjellet. Søndre del har i tillegg jernbanen. Ut fra dette perspektivet kunne man ha argumentert for at det viktigste er å holde Rv50 åpen (hvis minst én vei må stenges). Problemet er imidlertid at togtilbudet er alt for dårlig. Verken pris eller servicenivå blir lenger ansett som tilfredsstillende. Dersom begge veier stenges vil det kreve betydelig opprusting av jernbanetilbudet.

Det er først og fremst turistnæringen og virksomheter som nyter godt av overrislingseffektene av turismen (varehandel og restaurantvirksomhet) som vil bli rammet ved vinterstengning. Tallmateriale fra Geilo Turistservice og kommunen viser at antall gjestedøgn per år er ca 950 000. Dette omfatter hoteller og utleiehytter (som framkommer i offisiell statistikk) pluss private hytter og diverse overnatting (”gråmarkedet”).

For turistbedriftene som er knyttet til Geilo Turistservice er den årlig omsetningen 900-950 millioner kroner (ellers har kommunen store kraftinntekter). 43 prosent av arbeidsplassene er direkte eller indirekte (handel m m) basert på turismen.

Det er anslått at vestlandsmarkedet utgjør ca 35 prosent av vinterturismen. Mange benytter toget fra Vestlandet, først og fremst til hotellene og alpinanleggene (se kapittel 2.5 for oversikt over trafikken med tog fra Vestlandet). Det er f eks mulig å kjøpe en pakkebillett som omfatter togreise tur/retur Bergen – Geilo og heiskort (med rabatt). Det er antatt at hytteeierne hovedsakelig benytter bil fra Vestlandet.

En stengning av både Rv7 og Rv50 vil true mange arbeidsplasser. I tillegg vil konkurransen med andre reisemål øke fordi vestlendingene har fått lettere tilgjengelighet til Hemsedal og Fillefjell. Åpen Rv50 vil bedre situasjonen noe, men det er lite næringsvirksomhet langs denne veien.

Med redusert turisttrafikk vil de mindre og mellomstore hotellene være mest utsatt. Disse har vel 60 prosent av overnattingene og er i hovedsak rent turistbaserte. De store hotellene står noe sterkere på grunn av et relativt stor innslag av kurs- og konferansevirksomhet.

5.4.3 Industribedrifter i Hol

Industrivirksomheten i Hol kommune er beskjeden. Likevel kan transportforholdene være viktig for enkeltbedrifter. Vi har innhentet informasjon fra Brødrene Øyo AS ved økonomisjef Sverre Dreier og fra Brusletto & Co AS ved daglig leder Ivar Haugen. Om lag 35 prosent av kommunenes industrissysselsatte er knyttet til disse to bedriftene.

Brusletto & Co AS holder til øst for Geilo sentrum og har kniver som sitt hovedprodukt. Bedriften sysselsetter 25 årsverk og hadde en omsetning i 2000 på vel 20 millioner kroner.

Bedriften er avhengig av transport over fjellet vinterstid. Først og fremst gjelder dette råvareleveranser. Esker leveres fra Vaksdal og lær leveres fra Osterøy (stål kommer fra Sverige og bjørk fra Finland og Russland). Bedriften har også en god del leveranser til Vestlandet, mest til Bergen. I tillegg kommer tjenestereiser over fjellet. Det er bl a styresamarbeid med en bedrift i Hardanger. Råvaretransporten fordeler seg jevnt mellom sommer og vinter, med en liten opphopning før jul.

Rv7 anses som den gunstigste transportruten for bedriften. Rv50 er et relativt greit alternativ, men det vil påløpe noe ekstra transportkostnader.

Brødrene Øyo AS produserer kniver, økser og verktøy. Bedriften holder til i Geilo og sysselsetter 25 årsverk med en omsetning på vel 17 millioner kroner.

Bedriften er Oslorettet både med hensyn til råvarer og marked. For driften har derfor vinterstengning tilnærmet ingen betydning. Derimot vil redusert turisme gi en indirekte effekt gjennom mindre salg fra bedriftens fabrikkutsalg. Dette betyr imidlertid lite for totalomsetningen.

5.4.4 Varehandelen i Hol

Informasjonen er innhentet fra Geilo Handelslag ved daglig leder Jan Erik Sæther og fra Bua-Ustaoset AS (dagligvareforretning) ved daglig leder Ole Jenssen. Det er også innhentet informasjon fra enkelte andre butikker. Til sammen dekker bedriftene 20-25 prosent av sysselsettingen i kommunens varehandel. Som leder av Geilo Handelsstandsforening har Jan Erik Sæther også bidratt med mer generell oversikt over handelen i Geilo. Vi har også foretatt enkelte beregninger på basis av varehandelsstatistikk.

Geilo Handelslag ligger i Geilo sentrum og inneholder dagligvareforretning (Spar), manufaktur, glass-/steintøyforretning, apotek og kafeteria. Virksomheten omfatter også en byggvareforretning som er lokalisert rett utenfor sentrum. Bedriften er blant de største handelsvirksomhetene på Geilo med 30 årsverk og 72 millioner kroner i omsetning (inkl mva), hvorav over halvparten gjelder dagligvarer.

Vel halvparten av omsetningen er knyttet til vintersesongen (november – april). Av dette igjen er ca halvparten turistbasert (gjelder dagligvarer). Andre butikker i Geilo har en enda høyere turistandel. Over halvparten av turistkundene kommer fra Vestlandet, hovedsakelig fra Hordaland. For det meste dreier det seg om hyttefolk.

Hyttefolk er generelt en viktig kundegruppe. Markedet har dessuten vært økende. Det bygges stadig flere hytter. Spesielt i Kikutområdet langs Rv40 sør for Geilo (retning Dagali) dukker det opp mange store firmahytter. Det er som ”vanlige” kunder at hyttefolk er viktige. Det lokale byggmarkedet derimot er lite påvirket av hyttebyggingen. Dette skyldes at det stort sett oppføres det ferdighytter som er produsert andre steder. Byggvareforretningen selger bare materialer til vedlikehold, samt noe til påbygg.

Mange av turistkundene fra Vestlandet kommer (til Geilo) med tog når veien er stengt (eller det er fare for stengning). Full vinterstengning vil likevel bety vesentlig bortfall av omsetning. Selv om eventuelt Rv50 holdes åpen, vil det bli problematisk. Spesielt gjelder dette på sikt fordi det fryktes at Hemsedal og Lillefjell vil ta over hyttemarkedet fra Vestlandet.

Bua-Ustaoset AS dagligvareforretning ligger inntil Rv7 ved Ustaoset. Bedriften har sju årsverk med en årlig omsetning på 11 millioner kroner. Butikken har en svært spesiell markedssituasjon. Det er kun 35 fast bosatte i kundekretsen, men et stort antall hytter. Nesten 100 prosent av markedsgrunnlaget er tilreisende. Halvparten av omsetningen er knyttet til vintersesongen. 75 prosent av kundemassen på vinteren er vestlendinger. Det anslås at ca 65 prosent av disse kommer til Ustaoset med bil.

Vinterstengt vei vil gi alvorlig omsetningssvikt for butikken. Dette gjelder selv om Rv50 holdes åpen.

Varehandelsstatistikk. Tall fra varehandelsstatistikk (Statistisk sentralbyrå 2000) og analyser av omsetning i sentralstedene (Engebretsen 2001) viser at

omsetningen i Hol kommune i stor grad må knyttes til turismen. I 1997 var omsetningen i varehandelen i hele kommunen i underkant av 213 millioner kroner (uten mva, omfatter ikke omsetning av motorkjøretøy og drivstoff). Per innbygger (januar 1998) utgjør dette kr 46 000 (avrundet til nærmeste 1 000), dvs klart over kr 40 000 som vi tidligere (kapittel 5.3.4.) anslo som nivå på gjennomsnittlig innkjøp i eget område.

Tallet skjuler imidlertid store forskjeller innenfor kommunen. For nordre del av kommunen (Hol tettsted, Hovet og Sudndalen) var omsetningen ikke mer enn kr 15 000 per innbygger. Trolig skyldes det lave tallet handelslekkasje til Ål tettsted (se kapittel 5.3.4). Søndre del av kommunen, dvs Geilo tettsted, Ustaoset, Haugastøl, Skurdalen og Dagali, hadde på sin side en omsetning per innbygger på godt over kr 64 000. For Geilo alene lå trolig tallet nærmere kr 70 000. Dette betyr at om lag 40 prosent av omsetningen i varehandelen i Geiloområdet på årsbasis, foretas av folk som besøker området.

Tar vi hensyn til at kommunen har 950 000 gjestedøgn per år (se 5.4.2), tilsvarer dette omtrent en ”ekstra” befolkning på 2 600 personer på årsbasis. Mesteparten av denne ”bosettingen” holder til i Geiloområdet. Det betyr at vi i kommunens søndre del kan regne en samlet ”bosetting” på årsbasis til om lag 5 800 personer. Av dette utgjør turistene vel 40 prosent. Det vil si omtrent samme andel som for besøkendes varehandel.

5.4.5 Hotell- og restaurantnæringsbedrifter

Informasjonen i dette avsnittet er basert på samtaler med eierne av Tuftelia Jons Kro Olga Elisabeth Opsahl Sletto og Thor Sletto, daglig leder Terje Kaupang ved Haugastøl Turistsenter, adm dir Rasmus Sandnes ved Dr Holms Hotel AS og adm dir Roger Espeli og styreleder Ola Vindegg ved Bardøla Høyfjellshotel AS. Adm dir Rasmus Sandnes representerer også Highland Hotel AS. Styreleder Ola Vindegg driver også hytteutleie ved Ustaoset. Til sammen har disse bedriftene vel 30 prosent av sysselsettingen innenfor hotell- og restaurantvirksomhet i Hol kommune.

Dr Holms Hotel AS ligger i Geilo tettsted med kort gangavstand fra Geilo stasjon. Hotellet har 85 årsverk (fordelt på 130 ansatte), 56 millioner kroner i omsetning og 55 000 gjestedøgn. 64 prosent av omsetningen er knyttet til vintermarkedet (desember – april). Hotellet er den største private arbeidsplassen i kommunen.

Det har vært investert mye i hotellet de senere årene, men nå er videre investeringer lagt på is (til tross for store planer) som følge av en uviss markeds-situasjon. Relativt sett har beliggenheten blitt dårligere de senere årene. Flytting av hovedflyplassen til Gardermoen har gitt konkurrerende reisemål (Hafjell, Trysil) en bedre posisjon. I tillegg har konkurrentene fått bedre veistandard (og dermed bedre tilgjengelighet).

Det har vært satset mye på markedsføring mot Hordaland og Nord Rogaland som kompensasjon for stagnasjon i østlandsmarkedet. Dette har gitt gode resultater.

Før satsingen utgjorde vestlandsmarkedet 21 prosent av omsetningen. I år 2000 kom andelen opp i 35 prosent. I 2001, etter åpningen av Lærdalstunnelen, er andelen igjen nede på 21 prosent. Bestillingene for 2001 viser samme tendens. Hotellet ser to årsaker til denne nedgangen; usikkerhet om brøyting på Rv7 får folk til å velge andre reisemål (via Lærdalstunnelen) og dårlig togtilbud (fulle tog, høye priser). Anslagsvis halvparten av vinterturistene fra Vestlandet kommer med bil.

Hotellets markedssituasjon anses som typisk for hotellene på Geilo selv om Dr Holms nok har hatt resultater over gjennomsnittet.

Vinterstengning (begge veiene) vil etter hotelledelsens vurdering gi en kritisk situasjon for hotellet og Geilo. Åpen Rv50 (stengt Rv7) anses som verdiløst for Geilo. Vinterstengning kan også gi en del effekter for sommermarkedet fordi turoperatørene gjerne forutsetter helårssamarbeid. Også kurs- og konferansemarkedet kan rammes av en slik effekt.

Highland Hotel AS eies av Dr Holms Hotel. Hotellet har 65 årsverk og en omsetning på 42 millioner kroner. Markedet er omtrent som for Dr Holms. Dette gjelder også nedgangen i vestlandsmarkedet. Derfor er også investeringsplanene for dette hotellet utsatt.

Konsekvensene ved eventuell vinterstengning vurderes på samme måte som for Dr Holms.

Bardøla Høyfjellshotell AS ligger rett øst for Geilo tettsted. Hotellet har 104 rom og 22 hytter. Antall gjestedøgn siste år var 65 000 medregnet hyttene. Hotellet sysselsetter 75 årsverk og hadde i 2000 en omsetning på 43 millioner kroner.

Vintermarkedet utgjør ca $\frac{3}{4}$ av omsetningen. Bedriften har ikke tall for gjestedøgn fra Vestlandet, men andelen er betydelig og økende. Det bekreftes bl a av at det er lett å fylle hotellet under vinterferien i Bergen. Under vinterferien i Osloområdet er konkurransen større og det er vanskeligere å fylle opp kapasiteten til tross for at det da også kommer mange gjester fra Danmark.

Over halvparten av vintergjestene fra Vestlandet kommer med bil. Bilandelen er økende. Innenfor konferansemarkedet brukes det mye tog fra Vestlandet (fra Oslo kommer stadig flere av konferansekundene med buss).

Vinterstengning vil etter ledelsens vurdering gi dårlige rammebetingelser. Åpen Rv50 vurderes også som vanskelig. Det antas at Hemsedal og Valdres (Fillefjell) da vil overta vestlandsmarkedet.

Tuftelia Jons Kro ligger ved Rv7 ca 3,5 km vest for Geilo tettsted. Virksomheten sysselsetter 2,5 årsverk med en omsetning på knapt to millioner kroner og omfatter motell og restaurantvirksomhet (kro).

Bedriften har allerede merket betydelige konsekvenser av de siste årenes vei-investeringer. Vintermarkedet har tidligere utgjort ca $\frac{1}{3}$ av årsomsetningen, hvorav 90 prosent har vært knyttet til trafikk til/fra Vestlandet. Mye av dette har vært langtransportsjåfører, spesielt på ruter mellom Vestlandet og Mjøsregionen.

Etter åpningen av tunnelen mellom Gudvangen og Flåm (E16) for noen år siden forsvant mye av omsetningen (en god del av trafikken flyttet over til Rv50 - se kapittel 2.1). Etter åpningen av Lærdalstunnelen har grunnlaget for vinterdrift av kroen blitt borte (trafikk flyttet til E16 – se kapittel 2.2.2). Besøkstallet har falt 70 prosent.

Man håper at den gjenværende trafikken (dvs mesteparten, jfr kapittel 2.1 og 2.2.2) skal gi et fortsatt markedsgrunnlag. Stengning av Rv7 vil ta bort dette grunnlaget. For kroen vil det ikke hjelpe om Rv50 blir holdt åpen.

Vindegg utleiehytter omfattet vel 100 hytter på Ustaoset. Her er man nesten fullstendig avhengig av vestlandsmarkedet. Stort sett leies hyttene ut til firmaer i Bergen. Nesten samtlige gjester benytter bil på Rv7. Vestlandsmarkedets dominans vises også for de private hyttene i området. Det er ca 800 hytter på Ustaoset. Av velforeningens medlemmer oppgis det at halvparten har postadresse på Østlandet, resten har postadresse i Bergensregionen.

Haugastøl Turistsenter ligger ved Rv7 på Hardangervidda (ved veibommen). Virksomheten omfatter kafé, overnatting, leiligheter og butikk. Årlig omsetning er på fem millioner kroner og antall årsverk er fire.

Vintermarkedet er først og fremst knyttet til overnatting. Værforholdene på Rv7 vinterstid er så ustabile for personbiltrafikk at det ikke gir markedsgrunnlag for kafédrift. Kaféen åpner først til vinterferien i Hordaland. Det kommer noen dagsturister fra Hordaland på vinteren (folk som parkerer for å gå på ski). Men dette gir heller ikke grunnlag for kafédrift.

Vintermarkedet (overnatting) utgjør ca 30 prosent av årsumsetningen. 80 prosent av gjestene kommer fra Vestlandet, de aller fleste med bil (Rv7 over Hardangervidda). Det har blitt stadig vanskeligere å benytte tog.

5.4.6 Hyttemarkedet

I følge GAB (se kapittel 5.3.6) er det registrert knapt 4 100 private hytter i kommunen (i tillegg fins det en rekke utleiehytter). Vi har opplysninger om 4 304 eiere. På kommunenivå er ca 20 prosent av hytteeierne bosatt på Vestlandet, de fleste i Hordaland.

Knapt 860 (21 %) av hyttene ligger i kommunens nordre del (områdene langs Rv50 med Hol tettsted, Hovet og Sudndalen). I dette området er 10 prosent av hytteeierne fra Vestlandet. De fleste hyttene ligger i Sudndalen og videre vestover mot fylkesgrensen. Her er innslaget av vestlendinger høyere. I grunnkrets Sudndalen er andelen 19 prosent, men dette utgjør likevel ikke mer enn tre prosent av samtlige ”vestlandshytter” i kommunen.

Knapt 3 240 (79 %) av hyttene ligger i kommunens søndre del. Her er 22 prosent av hytteeierne fra Vestlandet. Over 1 330 av hyttene ligger i grunnkretsen Fjellet som dekker området Ustaoset - Haugastøl. 31 prosent av hytteeierne er her fra

Vestlandet¹⁴. Grunnkretsen Ustedalen som ligger rett østenfor, har ca 260 hytter og 29 prosent hytteeiere fra Vestlandet. Nordøst for Geilo tettsted er det ca 340 hytter og sørover langs Rv40 i Kikutområdet og Skurdalen til sammen ca 430. Andelen vestlandseiere er begge steder 19-20 prosent.

Folk fra Vestlandet som har hytte rundt Geilo tettsted eller sørover langs Rv40 eller vestover langs Rv7 mot Haugastøl, vil alle få minst 38 km lenger vei til hytta på vinterstid dersom Rv7 blir stengt – forutsatt at Rv50 holdes åpen. Med stengt Rv50 blir økningen betydelig større. Totalt gjelder dette minst 740 hytteeiere, dvs 87 prosent av alle fra Vestlandet (gjelder private hytter).

5.4.7 Turistanlegg

Informasjon er innhentet fra Geilo Skiheiser ved turistsjef Einar Øyo og Dagali skisenter ved styremedlem Reino Skjøtskift.

Geilo Skiheiser omfatter alpinanleggene rundt Geilo tettsted. Samlet omsetning utgjør 37-38 millioner kroner. Av det norske kundegrunnlaget utgjør vestlendingene om lag 40 prosent. Mange er dagsturister fra Bergen med pakkebillett tog/heiskort (se kapittel 5.4.2). Svikt i hotellturismen ved eventuell stengning av Rv7, vil trolig gi vesentlig omsetningsnedgang for alpinanleggene.

Dagali Skisenter ligger langs Rv40 på grensen mellom Hol kommune og Nore og Uvdal kommune. Omsetningen er på 1,1 millioner kroner. Markedsgrunnlaget er hotellgjester fra Dagali og Torsetlia (Nore og Uvdal), samt hyttefolk. Anslagsvis 2 - 4 prosent av gjestene er vestlendinger. Dette svarer omtrent til andelen vestlendinger blant hytteeierne hvis vi ser områdene nord og sør for kommunegrensen samlet. Vinterstengning under nåværende situasjon vil bety lite, men vestlandsmarkedet er økende. Det fokuseres spesielt på dagsturer fra Hardanger.

¹⁴ Andelen vestlendinger er vesentlig lavere enn det vi har fått oppgitt lokalt, der det opereres med 50 prosent på Ustaoset og 60 prosent på Haugastøl. Avviket kan muligens skyldes at de siste tallene refererer seg til medlemmer i hytteeierforeninger.

5.4.8 Samlet vurdering for Hol kommune

I Hol kommune og i særdeleshet Geilo med omegn (retning henholdsvis Dagali og Haugastøl), er reiselivet basisvirksomhet. En svært stor andel av arbeidsplassene i kommunen er direkte eller indirekte basert på turismen. Reiselivet gir betydelig overrisling i den lokale økonomien. I 1998 ble det beregnet en samlet omsetning i hotell- og restaurantvirksomhet i Hol kommune på knapt 292 millioner kroner (Holtskog og Østhagen 1999). I tillegg brukte hotellturistene vel 161 millioner kroner på andre aktiviteter i kommunen (ikke medregnet servering). Turister på private hytter hadde et forbruk på nesten 210 millioner kroner (utenom servering). I tillegg kommer knapt 17 millioner fra campingturister. Samlet gir dette vel 680 millioner kroner i omsetning, dvs knapt kr 146 000 per innbygger i kommunen.

Tallene våre fra intervjuer, statistikk og registre spriker en del med hensyn til Vestlandets andel av vintermarkedet. De oppgitte andelene går fra 20-30 til 90 prosent avhengig av type virksomhet og beliggenhet. Dette underbygger turist-sjefens anslag på ca 35 prosent samlet sett (avsnitt 5.4.2). Til tross for en viss usikkerhet, kan det uansett slås fast at andelen er vesentlig og at vestlands-markedet representerer en betydelig andel av den turistbaserte omsetningen.

Stengning av Rv7 på vinteren vil således med stor sannsynlighet medføre tap av omsetning i Geiloområdet. Geiloområdets sterke historiske posisjon i Bergens-markedet kan kanskje virke noe dempende. Mange eier hytte i området. Men med økt reisetid er det, ut fra tilgjengelig kunnskap (kapittel 2.5.2), grunn til å tro at bruksfrekvensen på hyttene vil gå ned. Det er også grunn til å tro at interessen for kjøp av ny hytte i Geiloområdet vil bli vesentlig redusert blant vestlendinger. En viktig usikkerhet er knyttet til om toget kan ta over noe av transporten. Fra mange ulike kanter har det imidlertid kommet klare signaler om at dette krever kraftig opprusting av togtilbudet.

For Geiloområdet er det ikke sikkert at det hjelper så mye om Rv50 holdes åpen. Som vi tidligere har vært inne på (kapittel 2.5.2) vil kjøredistansen mellom Bergen og Geilo via Rv50 bli vel 28 mil. Dette er samme distanse som til Hemsedal (via Lærdalstunnelen) og to mil *lenger* enn til Fillefjell. Det er grunn til å tro at dette vil påvirke konkurranseforholdet mellom de tre fjellområdene.

Kan det forventes omfordelingen innenfor kommunen? Dersom Rv50 holdes åpen og Rv7 stenges, vil neppe Rv50 fange opp så mye av den tapte omsetningen, iallfall på kort sikt. Hva gjelder omsetning basert på veitrafikken (serveringssteder, dagligvarer, bensinstasjoner etc) viser veikantundersøkelsen og trafikk-tellingene (kapittel 2) at trafikantene velger å kjøre Rv52 gjennom Hemsedal (og delvis E16 over Fillefjell) framfor Rv50.

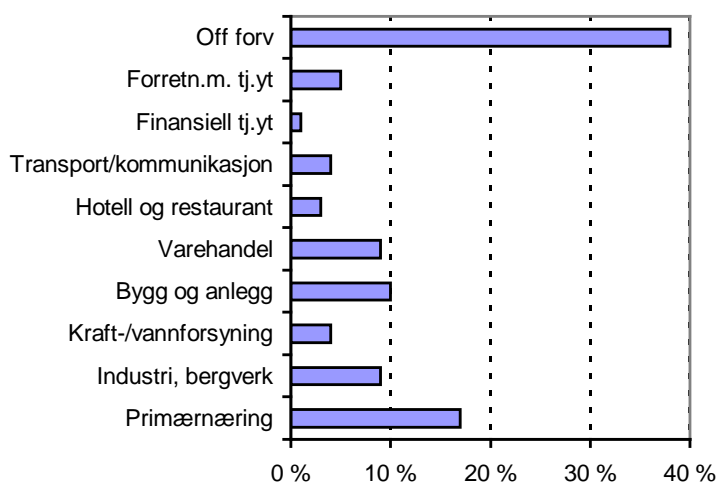
For hotellnæringen og hyttemarkedet vil nok konkurransen fra Hemsedal og Valdres være sterkere i områdene nord for Hallingskarvet enn i Geiloområdet (selv om avstanden til Bergen er kortere enn fra Valdres/Hemsedal). Dessuten er det foreløpig relativt få tilbud bygd ut i dette området sammenlignet med tilbudene i Geiloområdet.

Stengning av Rv50 (med åpen Rv7) vil ikke gi tilsvarende effekter for Hol kommune. Dette skyldes først og fremst at turismen har betydelig mindre omfang i områdene langs Rv50. Dessuten er omsetningen her (samlet sett) i mye mindre grad knyttet til vestlandsmarkedet. Dette viser både materialet fra veikantintervjuene og tallene for hytteeiere.

5.5 Nore og Uvdal kommune

5.5.1 Generelt om kommunen og næringsstrukturen

Nore og Uvdal kommune har de senere årene hatt en liten befolkningsnedgang med svak negativ flyttebalanse (Statistisk sentralbyrå, web). Per 1. januar 2001 var det 2 755 bosatte i kommunen. Kommunesenteret ligger i Rødberg tettsted. Næringsmessig er Nore og Uvdal en jord- og skogbrukskommune. Kommunen har stor vannkraftproduksjon, noe som også kommer fram i sysselsettingen.



Figur 5.3: Sysselsetting etter næring fjerde kvartal 1999. Kilde: Statistisk sentralbyrå (spesialutkjøring). Nore og Uvdal kommune.

5.5.2 Kommuneadministrasjonens vurdering

Informasjonen er innhentet gjennom samtale med næringssjef Oddbjørn Fønnebo.

Det foreligger ingen politisk uttalelse fra kommunen knyttet til eventuell vinterstengning av Rv7. Generelt ønsker man vinteråpen Rv7, men det er vanlig å knytte dette til et ønske om opprusting av veien gjennom bygging av tunneler på værutsatte strekninger.

Bedre vei kan åpne nytt potensiale. I dag har veien liten betydning for kommunen. Næringslivet er tradisjonelt rettet mot Kongsberg (lange historiske tradisjoner). Den næringstransporten som eventuelt går gjennom kommunen og videre over Hardangervidda kommer trolig fra Vestfold eller Kongsberg. At kommunen har

minimalt med næringstransport over Hardangervidda, bekreftes av resultatene fra veikantundersøkelsen (se kapittel 2.2.3).

Innenfor kommunen er det reiselivsnæringen som vil ha mest nytte av framkommelighet over Hardangervidda. Men potensialet utnyttes lite i dag. Det anslås at innenfor reiselivet utgjør vinterturismen 5-10 prosent. Maksimalt tre prosent av dette er basert på vestlandsmarkedet.

5.5.3 Industribedrifter i Nore og Uvdal

Uvdal Maskinfabrikk. Informasjonen er innhentet fra daglig leder Arne Gunnar Flatin. Bedriften sysselsetter 38 årsverk som utgjør over 40 prosent av kommunens industrisysselsetting. Omsetningen i 2000 var på 19 millioner kroner. Bedriften er orientert mot oljesektoren og har derfor svært varierende resultat fra år til år. Omsetningen har således enkelte år vært betydelig over resultatet fra 2000. Hovedproduktene er mekaniske komponenter og maskiner som underleveranser til større bedrifter.

Bedriftens beliggenhet anses som gunstig i forhold til Vestlandet, både med hensyn til frakt og salgsvirksomhet. Kongsberg Offshore er viktigste kunde, men bedriften har også viktige kunder i Ålesund og Bergen. Leveransene til Vestlandet er noe lavere om vinteren pga kjøreforholdene på fjellet. Rv7 benyttes om sommeren, men anses ikke å ha god nok framkommelighet på vinteren. Innenfor oljesektoren er leveringstidspunkt svært kritisk. Transporten om vinteren blir derfor som fast rutine kjørt over Kongsberg og Haukeli (i stor grad spedisjonsfirmaer som besøker transporten). Ruten over Dagalifjellet, via Geilo og til Vestlandet på Rv50 anses som lite aktuell.

Bedriftens transportopplegg bekrefter inntrykket fra kommunens næringssjef, dagens Rv7 anses ikke å ha tilstrekkelig standard. Det påvirker også bedriftens tjenestereiser. Det er hyppig kontakt med folk fra Vestlandet. Rutinen er å kjøre bil til Geilo og bruke tog derfra over fjellet (tilsvarende opplegg ved besøk fra Vestlandet).

Vinterstenging av Rv7 anses som uheldig, men vil altså ikke påvirke bedriftens transportopplegg.

5.5.4 Varehandel i Nore og Uvdal

Varehandelsstatistikk. Tall fra varehandelsstatistikk (Statistisk sentralbyrå 2000) viser at omsetningen i kommunen i 1997 var 69 millioner kroner (uten mva, omfatter ikke omsetning av motorkjøretøy og drivstoff). Per innbygger utgjør dette ikke mer enn ca kr 25 000 (avrundet til nærmeste 1 000), dvs klart under kr 40 000 som vi tidligere (kapittel 5.3.4.) anslo som nivå på gjennomsnittlig innkjøp i eget område. Dette gir en klar indikasjon på handelslekkasje. Næringssjefen i kommunen bekrefter at det er handelslekkasje mot både Nesbyen og Kongsberg. Noen reiser også til Geilo.

Til tross for denne situasjonen, kan enkelte handelsbedrifter være avhengig av kunder utenfor kommunen og dermed muligens av trafikk over Hardangervidda. Med dette utgangspunktet er det valgt å hente informasjon fra en butikk som i stor grad er basert på veifarende kunder i nærheten av turistområdene nord i kommunen

Fjellhandelen, Bjerkeflåta ligger langs Rv40 omtrent midtveis mellom Rødberg og kommunegrensen til Hol kommune på Dagalifjellet. Informasjonen er innhentet fra innehaver Halvor Rennevammen. Virksomheten omfatter dagligvarehandel og camping med helårshytter. Omsetningen er på vel to millioner kroner (mesteparten knyttet til dagligvarer), sysselsettingen på ett årsverk. Butikken er fullstendig avhengig av tilreisende som kundeunderlag. Veitrafikanter er viktige. Butikken har tilpasset seg dette gjennom bl a åpningstid til 20:00 på fredager. Vintermarkedet utgjør omtrent 50 prosent av omsetningen (andelen fra Vestlandet er ikke kjent).

Butikken skiller seg litt ut fra butikker som ligger nærmere Rødberg. For de andre spiller lokalmarkedet en større rolle. Generelt preges dagligvarehandelen av handelslekkasjen (se ovenfor).

5.5.5 Hotellbedrifter

Informasjon er innhentet fra Torsetlia Hardangervidda Turistsenter ved innehaver Reino Skjøtskift og fra Rødberg Hotel ved styreleder Halvor Rennevammen.

Torsetlia Hardangervidda Turistsenter ligger på ca 1100 meters høyde ved Rv40 helt nord i kommunen. Bedriften har tre årsverk og en omsetning på tre millioner kroner (inkl utleiehytter). Markedet har vært økende de siste årene. Virksomheten omfatter 21 rom og seks hytter. Det drives også kiosk/kafé som betjener veifarende og skiturister. Innenfor kafé-/kioskdelen er 80 prosent knyttet til skiturister som passerer forbi Torsetlia. Området preges av tett kontakt med reiselivet og andre tilbud i Geilo og er medlem i Geilo Turistservice (i nabokommunen).

Hovedvirksomheten spenner over 6-7 måneder. Vintermarkedet (februar – april) utgjør nærmere 60 prosent av årsomsetningen. Vestlandsmarkedet utgjør ca 15 prosent av vinteromsetningen. Det satses på økning av vestlandsmarkedet gjennom aktiv markedsføring direkte mot tidligere gjester, via egne annonser i Bergens Tidende og via Geilo Turistservice. Dette markedet er avhengig av vinteråpen Rv7. En stengning vil gi redusert inntjeningsmulighet.

Rødberg Hotel ligger i Rødberg tettsted. Hotellet har fire ansatte på heltid (30 – 35 på deltid) og en omsetning på fire millioner kroner. Vintermarkedet fra Vestlandet har svært liten betydning. I dagens situasjon har således vintertrafikk på Rv7 over Hardangervidda liten interesse for hotellet. En stengning anses som uheldig først og fremst fordi et markedspotensielt (vintertrafikk fra Hordaland) forsvinner.

5.5.6 Hyttemarkedet

Det er registrert vel 3 200 hytter i kommunen. Kun to prosent av hytteeierne bor på Vestlandet. Tallet er litt usikkert fordi vi kun har informasjon om vel 2 200 hytteeiere. På den annen side stemmer andelen bra med nærings sjefens anslag på maksimalt tre prosent. Andelen er omtrent den samme langs Rv40 på fjellet nord i kommunen. Også her er imidlertid eierinformasjonen fra GAB noe mangelfull. Mange hytteeiere i dette området er tilsluttet Dagalifjellets vel. I følge vellets adresselister er 5-10 prosent av medlemmene bosatt i Hordaland.

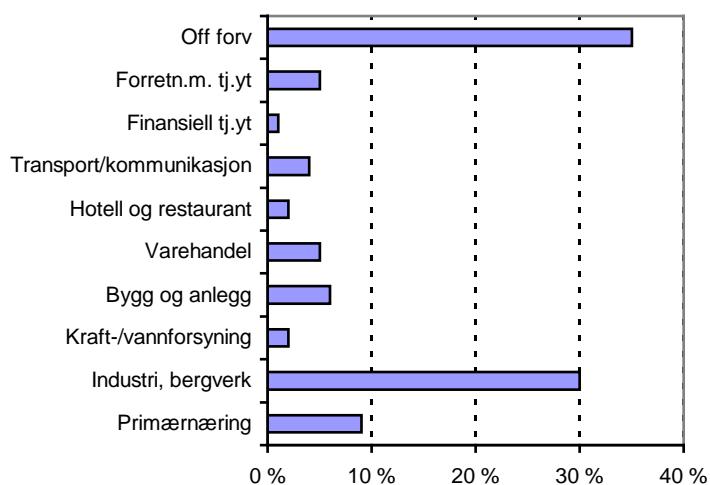
5.5.7 Samlet vurdering for Nore og Uvdal kommune

Både veikantintervjuene (kapittel 2) og resultatene fra intervjuer og gjennomgang av statistikk viser at næringslivet i Nore og Uvdal i liten grad er avhengig av vinteråpen Rv7. For deler av varehandelen er imidlertid trafikken mellom Vestlandet og Østlandet (gjennom Numedal) viktig for omsetningen.

For reiselivet har vestlandsmarkedet en viss betydning i grenseområdene mot Hol kommune. Den største konsekvensen ved en stengning av Rv7 er imidlertid knyttet til at man mister et potensiale for utvikling av nye markeder.

5.6 Rollag kommune

Rollag kommune hadde per 1. januar 2001 1 490 innbyggere (Statistisk sentralbyrå, web). Det har vært ubetydelige endringer i innbyggertallet de senere årene.



Figur 5.4: Sysselsetting etter næring fjerde kvartal 1999. Kilde: Statistisk sentralbyrå (spesialutkjøring). Rollag kommune.

Næringsmessig er Rollag en industrikommune med nesten like mange sysselsatt i industri som i offentlig sektor. Industrivirksomheten er sterkt knyttet til Kongsberg (Kongsberg Automotive ASA største bedrift i kommunen).

Varehandelen er liten i kommunen. I 1997 var omsetningen (utenom drivstoff til biler) på knapt 33 millioner kroner (Varehandelsstatistikk, Statistisk sentralbyrå 2000). Per innbygger utgjør dette kr 22 000. Kommunen har med andre ord betydelig handelslekkasje (trolig til Kongsberg).

Det er registrert 1 325 private hytter i kommunen. Kun 14 hytteeierne - én prosent - bor på Vestlandet (basert på data for 1 270 hytteeiere). Av disse er det dessuten mange som har kortest vei over Haukelifjell (E134).

Veggli vertshus. Innenfor hotell- og restaurantvirksomhet finner vi en viss avhengighet av vestlandsmarkedet, først og fremst knyttet til Veggli Vertshus. Bedriften sysselsetter seks årsverk (halvparten av hotell- og restaurant i kommunen) med en årlig omsetning på 3,4 millioner kroner. Informasjonen er innhentet fra daglig leder Paul Tore Halvorsen.

Virksomheten omfatter kafé og overnatting. Vertshuset er mye brukt som rastested for trafikanter som reiser gjennom Numedal på ruten Oslo – Bergen. Det er også et vanlig brukt overnattingssted for folk på vei vestover om vinteren, særlig hvis det er meldt om usikre værforhold på Rv7. Dette vintertilbudet markedsføres i Bergens Tidende. Ellers markedsføres Rv40 gjennom Numedal som den raskeste kjøreruten mellom Oslo og Bergen. Dette forutsetter imidlertid at Rv7 holdes vinteråpen.

Om lag 45 prosent av omsetningen er knyttet til vintersesongen (november – april). Av dette anslås 10 prosent å være knyttet til trafikken til/fra Vestlandet.

5.7 Hemsedal og Valdres – nye reisemål?

Vi har flere ganger omtalt Valdres (Fillefjell) og Hemsedal som områder som kan komme til å ta over omsetning dersom Rv7 og eventuelt Rv50 stenges. At dette vil gjelde omsetning basert på gjennomgangstrafikken (servering, salg av bensin etc) er relativt åpenbart.

Hva så med reiselivet? Hemsedal fremheves gjerne for sin satsing på ungdoms-markedet innenfor vinterturismen, mens Geiloområdet har satsset på familie-markedet. Vi har ingen forutsetninger for å vurdere om dette vil ha noen betydning for konkurransen om den delen av vestlandsmarkedet som hittil har rettet etterspørselen sin mot Geiloområdet. Like viktig er det nok at det er planlagt betydelig videre utbygging av turistanleggene i Hemsedal.

Et stort omfang av private hytter kan være en indikator på at også familiemarkedet har betydning. I Hemsedal er det registrert knapt 1 900 private hytter. Dette er over 80 prosent av antallet f eks i Ål kommune. Det er riktignok få nye hytter, nær

90 prosent er eldre enn 15 år. I Vang kommune i Valdres er det registrert knapt 1 200 hytter. Innslaget av nyere hytter er her noe større. Lærdal kommune har ikke mer enn vel 500 hytter. De fleste ligger imidlertid på Fillefjell helt øst i kommunen.

Samlet sett viser dette at de alternative fjellområdene for folk fra Bergensregionen trolig kan tilby hyttetomter. Som vi tidligere har referert (kapittel 5.3.3), er det allerede registrert etterspørsel. Fordelingen av hytteeiere kan imidlertid ikke benyttes som indikator for vestlandsmarkedets betydning foreløpig. F eks er det kun to prosent av hytteeierne i Hemsedal som er bosatt på Vestlandet (basert på data for 1 417 hytteeiere), hvorav mange i Sogn og Fjordane.

Tall fra trafikkkundersøkelsen gir imidlertid en klar indikasjon på at Fillefjell og Hemsedal med stor sannsynlighet vil kunne ta over mye av markedet ved en vinterstengning av Rv7. Allerede nå kan det registreres stor trafikk til disse områdene. Dette framgår av tabell 5.2 som viser registrerte ferie- og fritidsreiser fra Hordaland og Rogaland til de aktuelle kommunene (tilnærmet ingen reiser er registrert til Lærdalsiden av Fillefjell).

Tabell 5.2: Ferie- og fritidsreiser fra Hordaland og Rogaland til utvalgte kommuner torsdag 22. februar, fredag 23. februar, torsdag 22. mars og fredag 23. mars 2001. Omfatter turister som benyttet bil på en av fjellovergangene Rv7, Rv50, Rv52, E16 eller E134. Antall personer - begge retninger.

Kilde: Data fra Vegdirektoratets trafikkkundersøkelse vinteren 2001 (veide tall).

Besøkskommune	Antall turister
Vang	218
Øystre og Vestre Slidre	91
Hemsedal	429
Ål	147
Hol	2 218

Hemsedal har tydeligvis allerede passert Ål i besøk fra Hordaland og Rogaland. Vi kan imidlertid ikke slå fast om dette representerer en endring for Hemsedal. Selv om 86 prosent reiste gjennom Lærdalstunnelen, var det også mange som reiste Rv7 over Hardangervidda. De som reiste tunnelen kan bare ha lagt om reiseruten fra tidligere år.

Tallene for Vang kan neppe forklares på denne måten. Her må det være snakk om folk som har fått en ny mulighet. Så godt som samtlige reiste gjennom Lærdalstunnelen. Mange av turistene til Øystre og Vestre Slidre kan også være ”nye”. Men hele 20 prosent benyttet ruten via Rv7 Hardangervidda og Rv51 Gol – Fagernes. Det betyr at Valdres er et aktuelt reisemål selv uten Lærdalstunnelen.

Det kan være at de som reiste gjennom Lærdalstunnelen kun har lagt om ruten (ikke reisemål) fra tidligere år.

Selv om mange av turistene i tabellen kan være ”gamle”, må resultatene likevel tas som en bekreftelse på at det allerede under nåværende transportforhold er konkurranse mellom fjellområdene i vestlandsmarkedet. Det vil si at Lærdalstunnelen allerede har påvirket konkurranseforholdet selv om avstanden fra Bergen til Geilo er 2 mil kortere enn til Fillefjell. Dette bekreftes av de endringene man har opplevd i hotellnæringen på Geilo (se kapittel 5.4.5).

På bakgrunn av disse observasjonene og det faktum at de to ”nye” reisemålene, sammenlignet med Geilo, blir liggende like nær eller nærmere Bergen (kapittel 2.5.2) med vinterstengt Rv7, er det grunn til å anta at Hemsedal og Valdres vil ta over mye av vinterturistmarkedet fra Vestlandet. På kort sikt forutsetter imidlertid dette at hoteller, utleiehytter, alpinanlegg osv har tilstrekkelig kapasitet.

Referanser

- Andersen, Laila Aastorp 1998: *Kostnadsindekser for lastebiltransport ajour pr 1. kvartal 1998*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI notat av juli 1998.
- B.innst.S.nr.13 (2000-2001): *Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2001 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet*.
- Cappelens kart: *Sør Norge nord*.
- Cappelens kart: *Sør Norge sør*.
- Engebretsen, Ø, Berit Grue, Jan Usterud Hanssen og Jan Vidar Haukeland 1998: *Riksvei 7 – betydningen for Hallingdal og for øst – vest sambandet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI notat 1113/1998.
- Engebretsen, Øystein 1994: *Næringsmessige virkninger av ny riksveg 7 Sokna – Ørgenvika*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 283/1994.
- Engebretsen, Øystein 2001: *Senterstruktur og servicenæringenes lokaliseringsmønster – betydning av veibygging og økt mobilitet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 513/2001.
- Eriksen, Knut S., Tom E. Markussen, Konrad Pütz 1999: *Marginale kostnader ved transportvirksomhet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 464/1999.
- Hagen, Karl-Erik 1995: *Analyse av kostnadsutviklingen i innenlandske gods-transporter. Sammenlikning med nordiske land*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 297/1995.
- Hagen, Karl-Erik 2000: *Nytte-kostnadsanalyse for Hardangerbrua*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI arbeidsdokument TR/0955/2000.
- Holtskog, Aud og K. Østhagen 1999: *Reiselivsanalyse for Buskerud*. Buskerud Bedriftsrådgivning.
- Hordaland og Bergen Reiselivsråd 2001: *Spesialtabeller*.
- Horwath Consulting AS 2000: *Norsk hotellnæring 2000*.
- Internet Business Search AS (web): *Leverandør Guiden*. Bedriftsdata på Internett.
- Lea, Rolv, Janne Merete Hagen, Jan-Erik Lindjord, Torhild L. Barlaup og Knut Bøe: *Eksportlogistikk i små og mellomstore bedrifter*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 340/1996.
- Norges Automobil-Forbund 2001: *NAF Veibok 2001*.

- Norges Lastebileierforbund 2001: *Spesialtabeller*.
- Norsk Eiendomsinformasjon AS: *Norges Eiendommer*. GAB-data på CD-ROM.
- NSB BA 2001: *Passasjerstatistikk*. Spesialuttak.
- Regionrådet for Hallingdal 2000: *Rv7 som heilårsveg*. Notat/brev av 21.09.2000.
- Skarstad, Odd 1990: *Lastebilkostnader 1988*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 0062/1990.
- Skarstad, Odd 1994: *Transportpriser i innenlands godstransport 1994*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 255/1994.
- Skjøtskift, Reino og Helge Møller 2001: *Reiselivet – konsekvenser ved vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda*. Notat av 26.01.01
Reiselivspolitisk Råd i Buskerud og Reisemål Hardanger Fjord.
- St.prp. nr 1 (2000-2001): *For budsjetterminen 2001 (Statsbudsjettets kapitler for Samferdselsdepartementet)*. Samferdselsdepartementet 2000.
- Statens kartverk 2001: *Spesialfiler fra GAB med eierinformasjon for hytter*.
- Statens vegvesen 2001 (web): *VISVEG*. Program på Internett.
- Statens vegvesen 2001: *Trafikkstatistikk*. Uttak fra automatiske tellinger.
- Statistisk sentralbyrå 1991: *Folke- og bustadteljing 1990. Kommunehefte 1231 Ullensvang, 1232 Eidfjord, 1233 Ulvik, 1234 Granvin og 1238 Kvam*. Oslo-Kongsvinger, 1991.
- Statistisk sentralbyrå 2000: *Varehandelsstatistikk 1997*. Oslo og Kongsvinger. Norges offisielle statistikk.
- Statistisk sentralbyrå 2001 (web): *Kommunefakta*. Befolkningsstatistikk på Internett.
- Statistisk sentralbyrå 2001: *Aktuell lastebilstatistikk 01/2001*. Kongsvinger, 18. januar 2001.04.10
- Statistisk sentralbyrå 2001: *Sysselsatte 16-74 år etter arbeidsstedskommune og næring 1997, 1998 og 1999 (fjerde kvartal)*. Spesialtabeller.
- Strand, Ronny 2000: *Fylkesstatistikk Hordaland 2000*. Hordaland fylkeskommune. Bergen, mars 2000.
- Ål kommune 1996 (web): *Kommuneplan*. Sammendrag på Internett.