

**Helårsveg Brokke-Suleskar:
Et luftslott eller et realistisk
vegprosjekt?
Rapport RF-97/286**

Vår referanse: 727/834451	Forfatter: Gottfried Heinzerling, Jan Einar Reiersen	Versjonsnr. / dato: Vers. 1 / 01.12.97
Ant. sider: 37	Faglig kvalitetssikrer: Rudolf Meissner	Gradering: åpen
ISBN: 82-7220-865-2	Oppdragsgiver: Styringsgruppen for analyse av Brokke-Suleskarvegen	
	Prosjekttittel: Analyse av Brokke-Suleskarvegen som helårsveg	

Emne:

I utredningen vurderes trafikkpotensialet, næringsmessige ringvirkninger og aktuelle finansieringskilder ved en eventuell oppgradering av Brokke-Suleskarvegen til helårsveg.

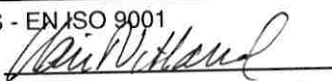
Emne-ord:

Vei-prosjekter, ringvirkninger, regionale effekter, Aust- og Vest-Agder

RF - Rogalandforskning er sertifisert etter et kvalitetssystem basert på NS - EN ISO 9001


Prosjektleder

Gottfried Heinzerling


for RF - Miljø og næringsutvikling
Kåre Netland

Innhold

SAMMENDRAG	II
1. BAKGRUNN	1
2. DAGENS SITUASJON	2
2.1 Effekter av åpningen av Brokke-Suleskarvegen	3
2.2 Kort karakteristikk av de regionene som Brokke-Suleskarvegen knytter sammen.....	3
Tabell 2: Utvikling av befolkningstallet i perioden 1986 til 1996.....	4
2.3 Utvikling i vegtrafikken i perioden 1990- 1996	4
3. VURDERING AV TRAFIKKPOTENSIALE VED UTBYGGING TIL HELÅRSVEG	9
3.1 Effekter og konsekvenser ved utbygging til helårsveg	9
3.2 Vurdering av døgntrafikken i vinterhalvåret.....	10
3.3 Trafikkprognoser.....	10
3.4 Konklusjon.....	14
4. NÆRINGSMESSIGE VIRKNINGER.....	15
4.1 Innledning	15
4.2 Typer av samfunnsmessige effekter.....	15
4.3 Metode	16
4.4 Bykle og Valle: Næringsstruktur og reiselivsattraksjoner	18
4.4.1 Befolknings- og næringsstruktur.....	18
4.4.2 Reiseliv og turisme i øvre Setesdal.....	18
4.5 Næringsmessige virkninger av en helårsveg.....	20
4.5.1 Typer næringsmessige virkninger.....	20
4.5.2 Virkninger for reiseliv i Hovden-området	20
4.5.3 Virkninger for reiseliv i øvre Setesdal utenom Hovden	22
4.5.4 Virkninger for annet næringsliv.....	22
4.6 Andre effekter	23
4.7 Konklusjon.....	24
5. AKTUELLE FINANSIERINGSKILDER.....	26
5.1 Finansieringskilder ved opprettholdelse av dagens status som fylkesveg	27
5.2 Finansieringskilder ved opptak som riksveganlegg	29
5.3 Finansieringskilder uavhengig av vegstatus.....	29
5.4 Konklusjon.....	34
6. SAMLET KONKLUSJON.....	35
LITTERATUR	37
VEDLEGG	

Sammendrag

Rogalandsforskning fikk i oppdrag å vurdere *trafikkpotensialet, næringsmessige ringvirkninger og aktuelle finansieringskilder* ved en eventuell oppgradering av Brokke-Suleskarvegen til helårsveg.

Trafikkpotensialet

Det tilgjengelige tallmaterialet tyder på at den mest omfattende konsekvensen ved utbygging til helårsveg vil være genereringen av nyskapt trafikk i relasjonen mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark.

Hvor stor den nyskapte trafikken vil være, vil i stor grad være avhengig av hvorvidt tilbudet for vinterturismen i Hovden vil brukes av befolkningen på Jæren og i Dalane. Det indikeres et volum på 10.000 ekstra gjestedøgn per vinterturistsesong. Biltrafikken vil dermed summeres til 100 kjøretøy per døgn under vinterhalvåret i et "teoretisk" åpningsår.

Sannsynligheten for en sterk ubalanse i vegens trafikkgrunnlag mellom sommerhalvåret og vinterhalvåret, er stor. Tiltakene for å få vegen oppgradert til helårsveg (tunnelutbygging og evt. avgiftsfinansiering) vil relativt raskt kunne medføre trafikk-avvisningseffekter under sommerhalvåret som tilsvarer store deler av trafikkgrunnlaget i vinterhalvåret. Det er derfor stor mulighet for at gevinstene ved utvidelsen av trafikkperioden utjevnes av et redusert trafikkgrunnlag i sommerhalvåret.

Ellers vil utviklingen av vegens trafikkgrunnlag være sterkt påvirket av den generelle trafikkveksten som vil følge de økonomiske konjunktorene, utviklingen av ferie- og opplevelsestilbudet i øvre Setesdal og vest-Telemark og den generelle turistutviklingen.

Næringsmessige ringvirkninger

En utbygging av Brokke-Suleskarvegen til helårsveg vil først og fremst ha betydning for Hovden-området. De som driver hotell og andre overnattingstilbud ser for seg en klar økning av rogalendinger fra Jæren som vil gå på ski og benytte de mange aktivitetstilbudene gjennom store deler av vintersesongen.

De som leier ut hytter ser på mulighetene ved en åpning av vintervegen på samme måten. Utbygging av nye hytter og tilrettelegging av nye hyttefelt blir framhevet som positive effekter på sikt.

Dersom det viser seg at en vinteråpen veg vil føre til betydelig økt turisttrafikk fra Rogaland, vil det også kunne gi noen positive ringvirkninger i annen næringsvirksomhet som leverer varer og tjenester til turistnæringen. Likevel vil denne effekten være nokså marginal.

For turistnæringen utenom Hovden er det sommerturismen som er absolutt viktigst. Det gjelder både de ulike overnattingsbedriftene og kulturbedriftene og -institusjonene. For disse vil en vinteråpen veg ha minimal betydning.

Når det gjelder andre produksjonsbedrifter utenom turistnæringen, er det med ett klart unntak ingen bedrifter i øvre Setesdal som ser for seg noen klar ekspansjon eller påtakelig markedsutvidelse som følge av en helårsveg over Brokke - Suleskar.

Konklusjonen er derfor klar: Vinterstedet Hovden vil kunne ha relativt stor nytte av en helårsveg. For næringslivet ellers i Bykle og Valle vil effektene stort sett være marginale.

Aktuelle finansieringskilder

Med 400 millioner kr i investeringskostnader må utbyggingen av helårsvegen regnes som et stort og omfattende vegprosjekt. Med de begrensede ressurser tilgjengelig via de ordinære offentlige budsjetttrammene for fylkes- og riksveger, vil det være vanskelig å gjennomføre en slik utbygging uten annen supplerende finansiering. Med et tilsvarende engasjement på fylkesnivå vil en kanskje kunne regne med å få finansiert halvparten av prosjektet via slike budsjetter.

Avgiftsfinansieringen vil kunne bidra med maksimal en fjerdedel av hele finansieringsbeløpet.

Mye tyder på at kommunene og/eller private instanser ville måtte bidra med direkte investeringstilskudd til finansieringen av prosjektet. Våre vurderinger indikerer en minimumsandel på 20 prosent (80 mill. kr.) for å få fullfinansiert prosjektet. Sannsynligheten er stor for at dette beløpet vil være enda større.

Samlet konklusjon

Vegens trafikkgrunnlag i vinterhalvåret er svakt. Trafikkavvisningseffekter knyttet til tunnelutbygging og en eventuell avgiftsfinansiering kan være betydelig i sommerhalvåret. De næringsmessige effekter av helårsvegen vil være relativt beskjedne i forhold til investeringsvolumet.

Samtidig tyder materialet på et potensiale for videreutviklingen av Brokke-Suleskarvegen i kombinasjon med regionale turisttilbud i sommerhalvåret. Vi vil derfor foreslå at en i neste omgang konsentrerer seg på en "produktutvikling" i sommerhalvåret ut fra målsetningen om å øke turisttilstrømmingen til øvre Setesdal/vest-Telemark. En volumøkning i denne perioden vil etter vår vurdering kunne etableres til en brøkdel av de kostnadene en måtte bruke for å bygge en helårsveg.

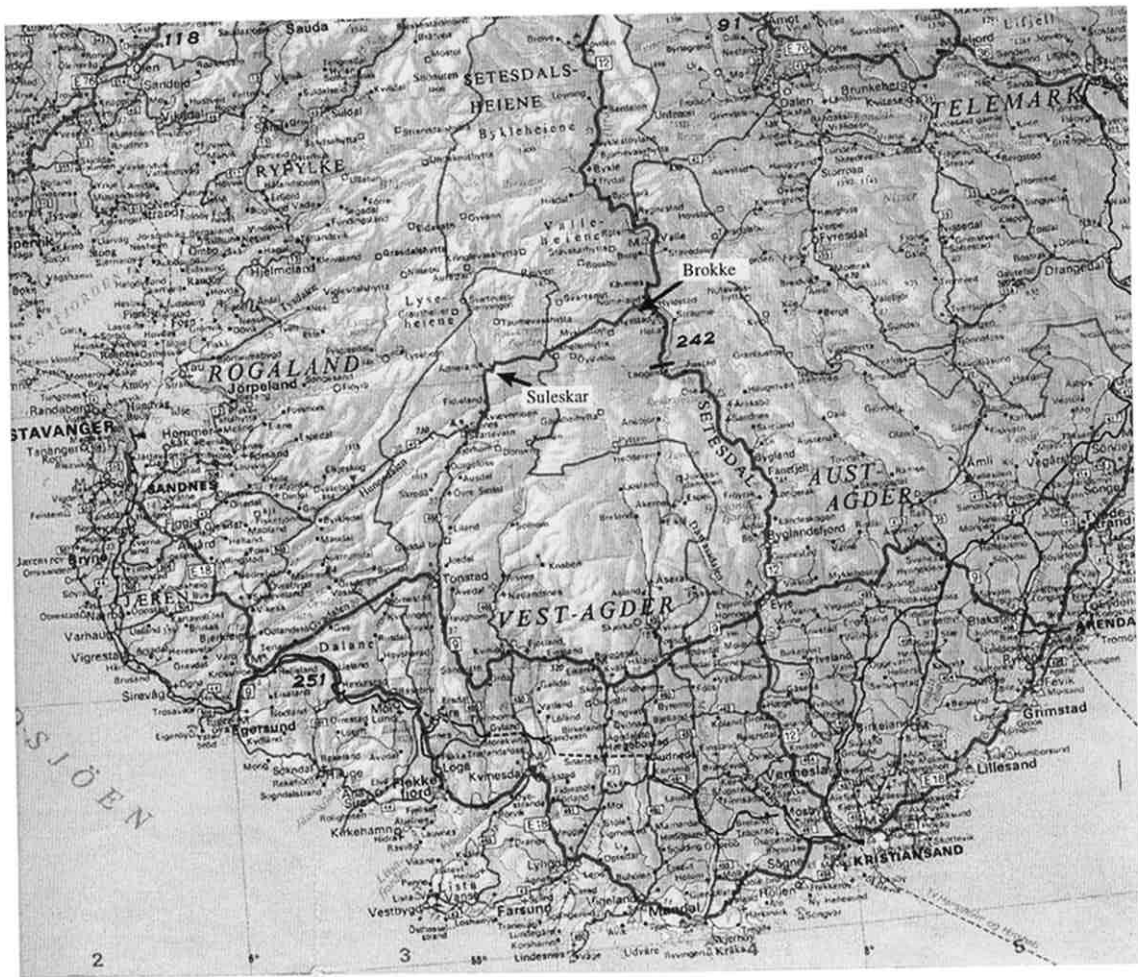
1. Bakgrunn

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe for å utrede mulighetene for å gjøre Brokke-Suleskarvegen til en helårsveg. Ordføreren i Valle kommune, Tarald Myrum, ble leder for arbeidsgruppen. Rogalandsforskning fikk i oppdrag å vurdere *trafikkpotensialet, næringsmessige ringvirkninger og aktuelle finansieringskilder* ved en eventuell oppgradering av Brokke-Suleskarvegen til helårsveg. Ved siden av disse vurderingene, ble en grovskisse knyttet til aktuelle *tekniske løsninger (inkl. kostnader)* ved utbygging til en helårsveg vurdert av Statens vegvesen ved Aust-Agder vegkontor. *Miljømessige rammevilkår* ble undersøkt av sør-norsk Økosenter.

2. Dagens situasjon

Brokke-Suleskarvegen (fylkesveg 987 i Vest- og Aust-Agder fylker) danner en forbindelse mellom riksveg 45 (Stavanger -) Ålgård - Fidjeland (- Suleskar), riksveg 9 mellom Kristiansand, Nomeland (Brokke), Valle og Haukeligrend og riksveg 45 fra (Valle -) Flateland via Dalen til Høydalsmo. Veggen innebærer en direkte øst-vest-forbindelse mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark. *I dag er veggen kun åpen i sommerhalvåret, i perioden fra 01. mai til 01. november med forbehold om vær- og snøforholdene særlig om våren.*

Utbyggingen av veggen skjedde (delvis) i forbindelse med kraftutbyggingen i Setesdal-Ryfylkeheiene. Veggen ble åpnet for alminnelig trafikk 21. september 1991. I dag har veggen mellom Brokke og Suleskar standard som enfelts veg med utvidede, asfalterte skuldrer slik at to personbiler kan møtes uten opphold. Det er ikke introdusert noen spesielle akseltryksrestriksjoner på veggen slik at den kan trafikkeres med tunge kjøretøy. Vegforbindelsen har en rekke strekninger med bratte stigninger.



Figur 1: Kart over Brokke-Suleskarvegen

2.1 Effekter av åpningen av Brokke-Suleskarvegen

Åpningen av Brokke-Suleskarvegen under sommerhalvåret har medført en betydelig reduksjon i vegavstanden mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark, men også en merkbar endring mellom sør-Vestlandet og Oslo-området. Avstandene ble kraftig redusert. Tabell 1 viser de viktigste avstandene langs de ulike vegrutene fra Stavanger. Kjøretidsgevinstene knyttet til disse avstandsforandringer er betydelig.

til	Valle	Bykle	Hovden	Merknader		Oslo	Merknader
fra							
Stavanger	303 km	333 km	362 km	via Tonstad, Evje		577 km	via E39
Stavanger	160 km	190 km	219 km	via Brokke, Suleskar		449 km	via Brokke, Suleskar
km-differanse	- 143 km	- 143 km	- 143 km			- 128 km	
prosentvis forandring	- 47 %	- 43 %	- 40 %			- 22%	

Tabell 1: Vegavstander fra Stavanger til Øvre Setesdal og Oslo

2.2 Kort karakteristikk av de regionene som Brokke-Suleskarvegen knytter sammen

Brokke-Suleskarvegen danner en relativt kort forbindelse mellom regioner som er av ulik karakter og som har hatt forskjellige utviklingsforløp i de siste ti år.

I den vestre enden av forbindelsen ligger Jæren og Dalane i Rogaland fylke. Nord-Jæren med Stavanger har hatt en sterk befolkningsvekst i flere tiår.

Den østre enden består av Oslo/Akershus-regionen og deler av Buskerud fylke (Drammen/Kongsberg). Særlig hovedstadsregionen har hatt sterk befolkningsvekst de siste tiårsperiodene.

Mellom disse to storbyregionene ligger deler av Telemark, og noen distriktskommuner i Aust-Agder og Vest-Agder fylke. De fleste kommunene i området har hatt en negativ befolkningsutvikling i den siste tiårsperioden. Bykle er et positivt unntak med kraftig tilvekst. Tabell 2 viser befolkningsutviklingen i de berørte fylkene, regionene og kommunene langs vegforbindelsen i siste tiårsperiode 1986 - 96.

	folkemengde 01.01.1986	folkemengde 01.01.1996	absolutt differanse	prosentvis forandring
Oslo	449.395	488.659	+ 39.264	+ 9
Akershus	393.319	439.928	+ 46.609	+ 12
Buskerud	219.913	229.913	+ 10.000	+ 5
Telemark	162.529	163.213	+ 684	0
“vest-Telemark” ¹	16.054	15.388	-666	- 4
Aust-Agder	94.669	100.211	+ 5.542	+ 6
“øvre Setesdal” ²	3.674	3.645	- 29	- 1
Bygland	1.499	1.340	- 159	- 11
Bykle	694	846	+ 152	+ 22
Valle	1.481	1.459	- 22	- 2
Vest-Agder	140.212	150.426	+10.214	+ 7
Sirdal	1.665	1.731	+ 66	+ 4
Rogaland	323.310	357.027	+ 33.717	+ 10
“nord-Jæren” ³	157.739	179.927	+ 22.188	+ 14

Tabell 2: Utvikling av befolkningstallet i perioden 1986 til 1996⁴

2.3 Utvikling i vegtrafikken i perioden 1990 - 1996

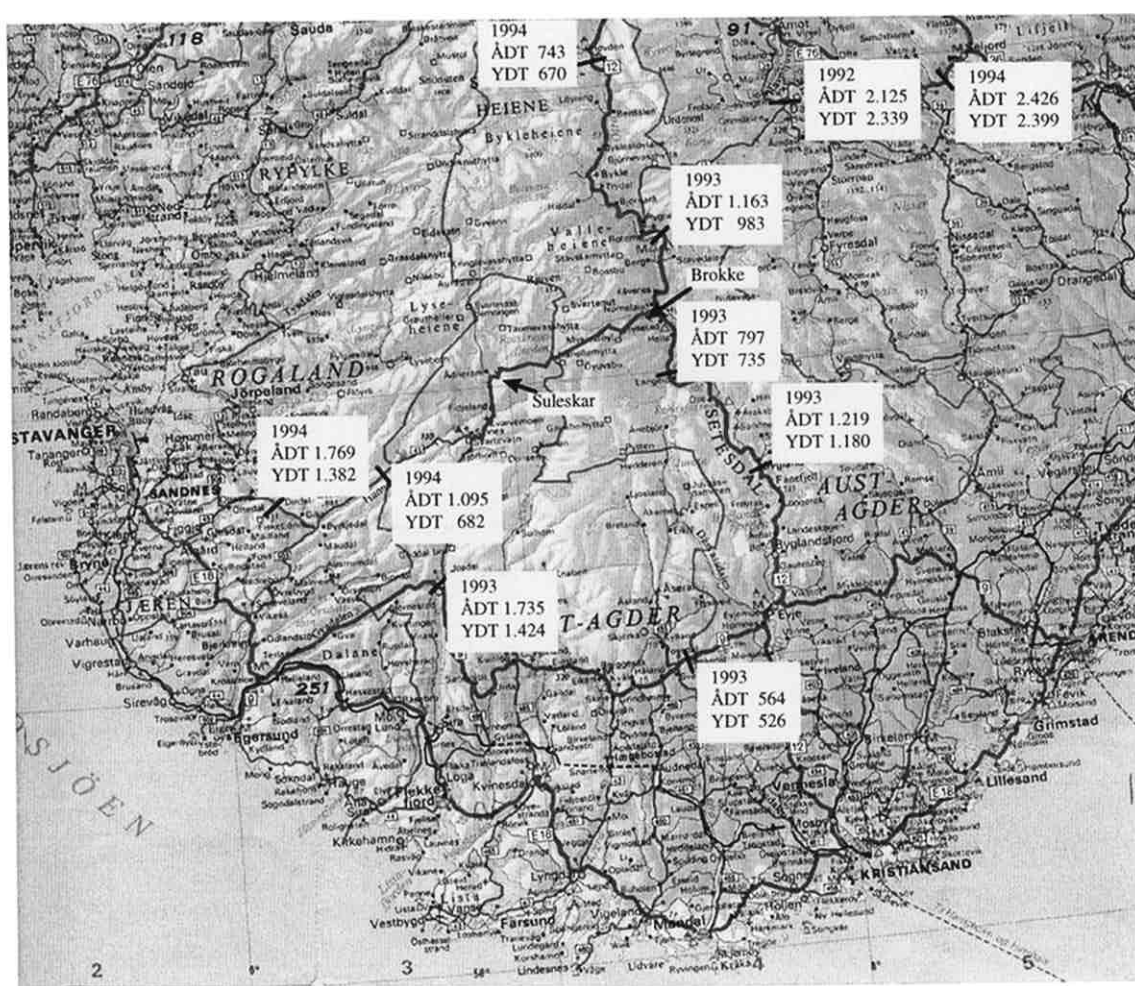
Utviklingen av vegtrafikken i øvre Setesdal og vest-Telemark i perioden 1990 - 1996 kjennetegnes av en moderat stigning i tråd med trafikkutviklingen i lands-(fylkes-)gjennomsnittet og regionens befolkningsutvikling slik den er dokumentert ovenfor. Telleresultat ved viktige snitt er vist i figur 2.

1 Regionen “vest Telemark” består i denne sammenheng av kommunene Hjartdal, Seljord, Tokke, Vinje, Fyresdal og Kviteseid

2 Regionen “øvre Setesdal” består i denne sammenheng av kommunene Bygland, Bykle og Valle

3 Regionen “nord-Jæren” består i denne sammenheng av kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.

⁴ Statistisk Sentralbyrå, Statistisk årbok 1996, tabell 36, Oslo 1997



Figur 2: Vegtrafikken i utvalgte tellesnitt

Trafikktallene for kommunene Sirdal, Valle, Bygland, Bykle, Tokke, Vinje og Fyresdal indikerer relativt høye andeler for ferie-, turist- og opplevelsesreiser på det overordnede vegnettet disse stedene imellom. Ved nesten alle relevante tellesnitt i området er registreringstallene for årsdøgntrafikken (ÅDT)⁵ høyere enn for yrkesdøgntrafikken (YDT)⁶. Dette indikerer at hverdagstrafikken, som ellers er den tallmessig dominerende trafikkandelen, er av relativ mindre betydning enn helg- og (turist-)sesongtrafikken.

5 ÅDT - Årsdøgntrafikk er den gjennomsnittlige døgntrafikk i året. Summen av alle kjøretøy som passerer et tellepunkt i løpet av et år, dividert med antall dager i året (definisjon i.h.h.t. Statens vegvesen, håndbok 063, Vegtrafikktellinger, årlige utgaver, Oslo).

6 YDT - Virkedøgntrafikk er den gjennomsnittlige døgntrafikk på ukens virkedager, mandag kl. 06.00 til lørdag kl. 06.00 (definisjon ihht. Statens vegvesen, håndbok 063, Vegtrafikktellinger, årlige utgaver, Oslo).

Unntaket i dette bildet preget av moderate økninger i den regionale vegtrafikken er den nyskapede trafikken på grunn av åpningen av Brøkke-Suleskarvegen i 1991. Trafikkregistreringer i snittet Suleskar viser følgende trafikktall etter åpningen i 1992 (det ble ikke foretatt noen registreringer i 1991 og 1994):

	1992	1993	1995	1996
Årsdøgntrafikk (ÅDT)	424	414	293	399
Virkedøgntrafikk (YDT)	383	343	228	322
Helgedøgntrafikk (HDT) ⁷	515	581	435	547
Årsdøgntrafikk (ÅDT) tungtrafikkandel	9,9	10,3	10,2	10,0
Virkedøgntrafikk (YDT) tungtrafikkandel	9,3	11,3	11,0	9,9
Helgedøgntrafikk (HDT) tungtrafikkandel	11,2	8,7	9,2	9,7

Tabell 3: Trafikkutviklingen på Brøkke-Suleskarvegen siden 1992

Som tallene i tabell 3 viser, har Brøkke-Suleskarvegen siden 1992 hatt en årsdøgntrafikk⁸ som varierer mellom ca. 300 og 430 kjøretøy per døgn. Denne trafikken kan betraktes som nyskapt trafikk med øvre Setesdal/vest Telemark som utgangs-, mål- eller passeringpunkt. En del av den generelle trafikkøkningen i dette området kan forklares med åpningen av denne nye vegen.

Tallene i tabell 3 er ikke direkte sammenlignbare. Antall uker som inngikk i telleoppleggene og variasjonen i telletidspunktene gjør at disse gjennomsnittstallene ikke gjenspeiler trafikkutviklingen på en systematisk måte. Variasjonene i tellingsresultatene kan etter vår vurdering grovt sett tolkes som om Brøkke-Suleskarvegen i 1992 har fått en kraftig engangsøkning i trafikken, med en påfølgende stabilisering i trafikkgrunnlaget.

Den ukentlige trafikkmengden som er registrert i tellesnittet Suleskar varierer betydelig under sommerhalvåret fra 1000 kjøretøy per uke i begynnelsen av mai til 7.500 kjøretøy per uke i juli under fellesferien. Den daglige toppbelastningen registreres i juli og august måneder med en døgntrafikk på inntil 1.500 kjøretøy. De mest trafikkintensive dagene er søndagene, etterfulgt av lørdager og fredager. Disse tre dagene står for 50 til 72

7 HDT - Helgedøgntrafikk er den gjennomsnittlige døgntrafikk på ukens helgedager, lørdag kl. 06.00 til mandag kl. 06.00 (definisjon ihht. Statens vegvesen, håndbok 063, Vegtrafikktegnninger, årlige utgaver, Oslo).

8 Årsdøgntrafikken i dette tellesnittet er beregnede gjennomsnittverdier for de dagene som inngikk i de resp. telleperiodene (1992: 4 uker, 1993: 7 uker, 1995: 5 uker, 1996: 7 uker). Verdiene gjenspeiler dermed gjennomsnittstrafikken pr. døgn i halvåret der vegen er åpen.

prosent av uketrafikken. I juli og august foregår det også relativt mye trafikk i perioden mandag til torsdag.

Tellingen viser ellers at fordelingen av trafikken etter retning er skjev. Andelen reisende østover er signifikant høyere enn vestover. Trafikken østover utgjør mellom 55 og 60 prosent av totaltrafikken.

I tillegg til eksisterende trafikktegninger, ble det gjennomført i perioden 18. juli til 03. august 1997 (ferieperioden) kombinert trafikktegning og -registrering rundt Valle tettsted. Hovedhensikten med dette opplegget var å få mer detaljert kunnskap om biltrafikkens opprinnelses- og destinasjonsmønster, kombinert med opplysninger vedrørende reisens formål. Registreringsopplegget og -resultatene er mer detaljert presentert i vedlegg 1.

Det mest interessante resultatet er knyttet til fordeling av trafikken på reiseformål og opprinnelses-/destinasjonsmønsteret til turisttrafikken.

Som tabell 4 viser ble det registrert en feriereiseandel på 76 prosent. Selv for en ferieperiode, er det en utpreget høy andel.

Reisehensikt	Antall	Prosentandel
til/fra arbeid	54	11
til/fra utdanning/skole	0	0
til/fra handel/innkjøp	17	3
til/fra ferie	383	76
til/fra annet	48	10
sum	502	100

Tabell 4: Fordeling av reiser etter formål i Valle (vegkantintervju Valle)

Alle reiseformålene, med unntak av feriereisene, er hovedsakelig knyttet til lokale reiser. Turistreisene har et opprinnelses-/destinasjonsmønster som vist i tabell 5:

til/fra Rogaland (unntatt nord-Rogaland)	120 reiser	31,3 prosent (av 383 reiser)
til/fra Østlandet	64 reiser	16,7 prosent (av 383 reiser)
til/fra Bykle, Valle, Bygland kommuner	183 reiser	47,7 prosent (av 383 reiser)
til/fra Agder-fylkene (kysten)	174 reiser	45,4 prosent (av 383 reiser)

Tabell 5: Turistreisenes mønster⁹

⁹ Summen i antall reiser er høyere enn 383 på grunn av mulige dobbelttegninger

93 prosent av turistreisene har Rogaland, Østlandet og sørlandskysten som utgangs- eller målpunkt for turistreisen. Viktige enkeltområder i denne sammenheng er Vest-Agder/Kristiansand og nord-Jæren med 35 prosent hhv. 19 prosent av alle reiser som utgangs- eller målpunkt. Kun 7 prosent av turisttrafikken er gjennomgående trafikk mellom Østlandet og Rogaland. For de andre reiseformålene er det ikke registrert noen trafikk mellom Rogaland og Østlandet.

3. Vurdering av trafikpotensiale ved utbygging til helårsveg

I dette kapitlet skal vi foreta en vurdering av det fremtidige trafikpotensiale ved overgang til helårsveg. En forutsetning er at det bygges tunneler ved de værmessig mest utsatte vegavsnittene, noe som er anslått av Aust-Agder vegkontor til å koste minst. 400 millioner kroner. Dessuten må det regnes med årlige drifts- og vedlikeholdskostnader på ca. 5 mill. kr. for å kunne holde vegen åpent under vinterhalvåret. Vurderingen av trafikpotensialet må ses i sammenheng med vurderingen av næringsmessige virkninger og aktuelle finansieringskilder. Som det vises i kapittel 4, vil utviklingen av næringsvirksomheten, hovedsakelig turistaktiviteter i Bykle kommune, være bestemmende for den fremtidige trafikkmengden under vinterhalvåret. Trafikkmengden vil dessuten bestemmes av om finansieringsoppleggene vil inkludere en form for brukerfinansiering. Dette kan i tilfelle medføre avvisningseffekter på trafikken. Metodisk sett er disse tilbakekoblingene håndtert i dette kapitlet ved å gjøre eksplisitt oppmerksom i beregningsgangen på innflytelsen disse variablene kan ha på den fremtidige trafikkmengden.

Innenfor utredningens budsjettamme var det ikke mulig å basere nedenfor stående vurderinger på bruken av trafikkberegningsmodeller. Men med utgangspunkt i den endrede avstandsmatrisen, vegtrafikkstatistikk og erfaringstall fra tilgjengelighetsforbedrende vegprosjekt kunne en etter vår vurdering foreta en vurdering av mer kvalitativ karakter på et tilstrekkelig detaljert nivå.

3.1 Effekter og konsekvenser ved utbygging til helårsveg

En åpning av Brokke-Suleskarvegen under vinterhalvåret vil forandre avstanden mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark og Østlandet på tilsvarende gjennomgripende måte som ved åpningen av sommervegen.

Ved introdusering av helårsveg vil vegtrafikken påvirkes i hovedsak i to relasjoner og med følgende konsekvenser:

1. Veitrafikken i relasjonen Rogaland - Oslo/Akershus

Effekt:

Innkorting av km-avstanden med ca. 22% (relasjon Oslo - Stavanger). Reisetidsgevinsten er mindre og vanskeligere å tallfeste fordi vegstandarder er forskjellig.

I vegplanperioden 1998 - 2007 vil reisetiden via E 39 mellom Stavanger og Oslo bli redusert p.g.a utbyggingen av vegen. Denne vegen er prioritert i forhold til E 134 (Drammen - Haugesund).

Mulige konsekvenser:

- En forandring av rutevalget i vegtrafikken i favør til E 134/RV 45 vurderes som lite sannsynlig blant annet på grunn av den relativt raske utbyggingen av E 39 i

neste tiårsperioden. Eventuelle endringer vil i hovedsak være knyttet til turist- og opplevelsesreiser (reisehensikt: "øvrige reiser").

- Bruken av reisemidler vil trolig ikke endre seg vesentlig framover.

II. Veitrafikken i relasjonen Rogaland - øvre Setesdal/vest-Telemark

Effekt:

Innkorting av km-avstanden med opptil 50 % med tilsvarende reisetidsgevinster. øvre Setesdal/vest-Telemark vil kunne nås fra Jæren innenfor tre til fire timer.

Mulige konsekvenser:

- Den eksisterende trafikken mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark vil få store tids- og kostnadsbesparelser.
- Antall bilreiser mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark vil øke gjennom nyskapt trafikk.
- Destinasjonsvalget forandres eventuelt i tråd med forbedringen av tilgjengeligheten innenfor et gitt tidsbudsjett, f.eks. bytting av Sirdal med Hovden som målpunkt for vinterturisme.

3.2 Vurdering av døgntrafikken i vinterhalvåret

Det oss tilgjengelige tallmaterialet tyder på at den mest omfattende konsekvensen ved utbygging til helårsveg vil være genereringen av nyskapt trafikk i relasjonen mellom Jæren/Dalane og øvre Setesdal/vest-Telemark.

Som beskrevet i kapittel 4, vil genereringen av i stor grad være avhengig av hvorvidt tilbudet for vinterturismen i Hovden vil bli brukt av befolkningen på Jæren og i Dalane. Overslaget i dette kapitlet indikerer et volum på 10.000 ekstra gjestedøgn per vinterturistsesong. Forutsatt at de aller fleste gjestene vil komme fra Jæren og Dalane, at trafikken i tilknytning til denne aktiviteten (2 turer) genereres stort sett som personbiltrafikk med et gjennomsnittsbelegg på to personer per personbil, kan en ta utgangspunkt i en nyskapt trafikk i vinterhalvåret på 50 kjøretøy (kjt.) per døgn på grunn av vinterturismen. I tillegg vil en kunne regne med 50 kjøretøy (kjt.) per døgn, som tilsvarer antall registrerte biler for de trafikksvake periodene under sommerhalvåret, grunnet annen aktivitet enn vinterturismen. *Biltrafikken vil dermed summeres til 100 kjøretøy (kjt.) per døgn under vinterhalvåret i et "teoretisk" åpningsår.*

3.3 Trafikkprognoser

Forutsetningene for trafikkprognosene er:

- Prognosehorisonten settes til 10 år fra 1996 av, dvs. år 2005. Trafikktallene for 1996 defineres dermed som tall for et teoretisk åpningsår for helårsvegen.
- Med utgangspunkt i årsdøgntrafikken for sommerhalvåret 1996, dvs. 400 kjt./døgn, og i en årsdøgntrafikk for vinterhalvåret på 100 kjt./døgn, beregnes veksten i biltrafikken for den neste tiårsperioden med to alternative vekstfaktorer:

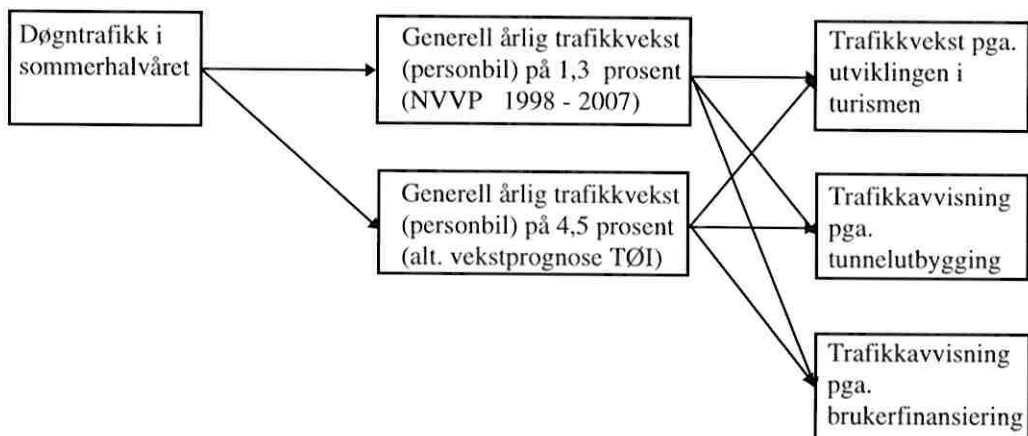
- Alternativ 1: Det forutsettes en årlig vekst for personbiltrafikken på 1,3 prosent i henhold til prognosen i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) 1997 - 2008¹⁰. Tungtrafikken på denne vegstrekningen antas å følge samme mønster, siden mye av tungtrafikken er turist- eller ekspressbuss.
- Alternativ 2: Det forutsettes en årlig vekst i biltrafikken generelt på 4,5 prosent. Dette er i tråd med prognosen fra Lasse Fridstrøm¹¹ (TØI) som gjenspeiler en situasjon med langsiktig sterk økonomisk vekst og et lavt rentenivå som de viktigste årsakene til en kraftigere økning i biltrafikken enn antatt i NVVP 1998 - 2007.
- Det forutsettes ingen direkte overføringer i vegtrafikken fra E 39 til E 134/RV 45, utover det som allerede har skjedd i turisttrafikken under sommerhalvåret. Det korrigeres heller ikke for endringer på befolknings- og næringsviden.
- Prognosene for sommer- og vinterhalvåret korrigeres for en vekstfaktor for hele tiårsperioden som gjenspeiler en antatt positiv utvikling innenfor turismen. Vekstfaktoren for sommerhalvåret antas å være høyere enn for vinterhalvåret pga. et større spekter av utviklingsmuligheter om sommeren for turistregionen øvre Setesdal/vest-Telemark. Faktoren settes til 10 prosent for sommerhalvåret og til 5 prosent for vinterhalvåret.
- Dagens vegtrasè (relativt lave investeringskostnader medførte en stor tilpasning av traseen til terrenget) gjør vegen veldig attraktivt som turist-/opplevelsesveg. En oppgradering av vegen til helårsveg med den nødvendige tunnelbyggingen vil redusere denne opplevelseskvaliteten om sommeren, forutsatt at dagens veg ikke kan beholdes som turistveg under sommerhalvåret. Gitt at en vil måtte regne med en stenging av deler av dagens veg, vil den reduserte opplevelsesverdien medføre en trafikkavvisningseffekt. I prognosen er denne effekten satt til 10 prosent av totaltrafikken. Den relativt høye prosentatsen begrunnes med dagens høye turisttrafikkandel på Brokke-Suleskarvegen.
- Trafikantfinansieringen (bomavgift) er blant mulighetene som finnes for å få vegen finansiert. En slik avgift vil medføre en trafikkavvisningseffekt avhengig av avgiftsnivået. Med utgangspunkt i vurderingene gjort i kapittel 5 antar vi her en avvisningseffekt på 15 prosent i sommerhalvåret og på 7,5 prosent i vinterhalvåret. Grunne til at den er lavere om vinteren er at turene med Hovden som målpunkt for vinterturismen antas å være mindre prisfølsomme.

¹⁰ Samferdselsdepartementet, NVVP 1998 - 2007, kap. 3.4 Framskrivninger av utviklingen i vegtransporten, side 21/22, Oslo 1997.

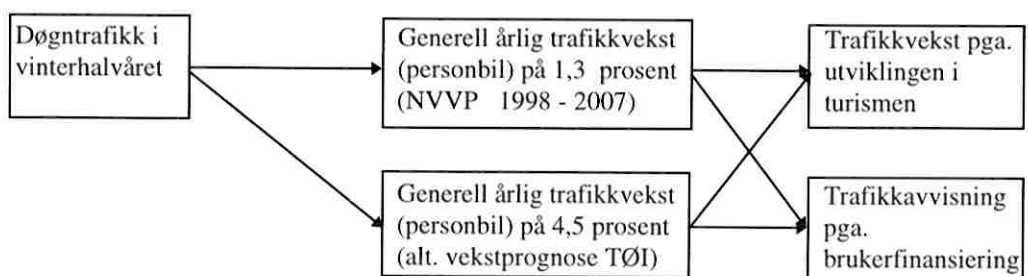
¹¹ Samferdsel 06/97, s. 8 "Sterk trafikkvekst i sikte" v/Lasse Fridstrøm (referanse: Lasse Fridstrøm: Perspektiv på trafikkulykkene. TØI-notat 1067/1997). Se dessuten Samferdsel 08/97, s. 20 "Stor forbruksvekst i transportsektoren" v/Arne Rideng.

Prinsippet i beregningsgangen, der trafikkutviklingen beregnes separat for sommer- og vinterhalvåret, er vist i figur 3 nedenfor.

Sommerhalvåret



Vinterhalvåret



Figur 3: Prinsipp for beregningsgangen i prognosen

Med disse forutsetningene er **resultatene** som følger:

400 kjt/døgn x 1,138 (vekst i tiårsperioden)	455 kjt./døgn
10 prosent påslag p.g.a. økte aktiviteter i turismen	+ 45 kjt./døgn
10 prosent avvisning p.g.a. av redusert opplevelsesverdi	- 45 kjt./døgn
15 prosent avvisning p.g.a. avgiftsfinansieringen	- 68 kjt./døgn
Sluttresultat	387 kjt./døgn

Tabell 6: Vegtrafikken i **sommerhalvåret (lav vekstrate på 1,3 prosent)**

400 kjt./døgn x 1,553 (vekst i tiårsperioden)	621 kjt./døgn
10 prosent påslag p.g.a. økte aktiviteter i turismen	+ 61 kjt./døgn
10 prosent avvisning p.g.a. av redusert opplevelsesverdi	- 61 kjt./døgn
15 prosent avvisning p.g.a. avgiftsfinansieringen	- 93 kjt./døgn
Sluttresultat	528 kjt./døgn

Tabell 7: Vegtrafikken i **sommerhalvåret (høy vekstrate på 4,5 prosent)**

100 kjt./døgn x 1,138 (vekst i tiårsperioden)	114 kjt./døgn
5 prosent påslag p.g.a. økte aktiviteter i turismen	+ 6 kjt./døgn
7,5 prosent avvisning p.g.a. avgiftsfinansieringen	- 9 kjt./døgn
Sluttresultat	111 kjt./døgn

Tabell 8: Vegtrafikken i **vinterhalvåret (lav vekstrate på 1,3 prosent)**

100 kjt./døgn x 1,553 (vekst i tiårsperioden)	155 kjt./døgn
5 prosent påslag p.g.a. økte aktiviteter i turismen	+ 8 kjt./døgn
7,5 prosent avvisning p.g.a. avgiftsfinansieringen	- 12 kjt./døgn
Sluttresultat	151 kjt./døgn

Tabell 9: Vegtrafikken i **vinterhalvåret (høy vekstrate på 4,5 prosent)**

3.4 Konklusjon

De ovenfor presenterte enkle beregninger bør betraktes mer som element i en vurdering av muligheter og risikoer enn som eksakte prognoseverdier for en bestemt tidshorison. Tallene viser imidlertid noen klare tendenser:

Sannsynligheten for en sterk ubalanse i vegens trafikkgrunnlag mellom sommerhalvåret og vinterhalvåret er stor. Investeringene og tiltakene for å få vegen oppgradert til helårsveg (tunnelutbygging og evt. avgiftsfinansiering) vil relativt raskt kunne medføre trafikkavvisningseffekter i sommerhalvåret som tilsvarer store deler av trafikkgrunnlaget i vinterhalvåret. Det er derfor en stor mulighet for at gevinstene ved utvidelsen av trafikkperioden utjevnes av et redusert trafikkgrunnlag i sommerhalvåret. Vinningen går opp i spinningen.

Ellers vil utviklingen av vegens trafikkgrunnlag være sterkt påvirket av den generelle trafikkveksten som vil følge de økonomiske konjunktorene, utviklingen av ferie- og opplevelsestilbud i øvre Setesdal og vest-Telemark og den generelle turistutviklingen, inkludert omfanget av utenlandske turister.

4. Næringsmessige virkninger

4.1 Innledning

De aller fleste forbedringer i samferdselstilbudet i utkantområdene blir begrunnet ut fra positive næringsmessige virkninger. Enten det dreier seg om nye veger, bruer, tunneler, forbedringer av veistandard eller bygging av helsårsveg, legges det vekt på den betydningen tiltaket vil ha for befolkning og næringsliv.

I Norge har mange ulike vegprosjekter blitt gjennomført ut fra næringsmessige argumenter om en betydelig forventet positiv effekt. Det er ikke alltid en forutsetning at prosjektet skal være direkte lønnsomt ut fra en kostands-nytteanalyse. Velferds- og bosettingsmessige grunner ligger ofte til grunn for politiske beslutninger på samferdselsområdet. Det betyr ikke at alle forslagene og ønskene som er blitt lansert før eller siden blir realisert. Økonomiske, tekniske og miljømessige forhold har gjort at en god del samferdselskrav og ønsker ikke er vedtatt. Samtidig er det klart av vegkrav som for noen tiår siden ble ansett som urealistiske, på et seinere tidspunkt har sett dagens lys.

Et vegprosjekt som kan sannsynliggjøre at de nærings- og velferdsmessige effektene vil bli betydelige, innfrir en forutsetning for å få realisert prosjektet. Denne betingelsen er selvsagt ikke tilstrekkelig, men uten å kunne påvise samfunnsmessige ringvirkninger av betydning, skal det mye til for at vegprosjektet blir besluttet gjennomført.

Det kritiske spørsmålet i denne sammenheng er derfor: Vil utbygging av Brokke - Suleskardvegen til helårsveg kunne få betydelige positive næringsmessige virkninger, spesielt i øvre Setesdalen?

4.2 Typer av samfunnsmessige effekter

I denne undersøkelsen kan vi i grove trekk skille mellom to typer av næringsmessige effekter:

1. Næringsmessige effekter for reiseliv og turisme i øvre Setesdal
2. Næringsmessige effekter for annet næringsliv i øvre Setesdal

Virkningene for næringslivet står i fokus. Siden øvre Setesdal er et typisk turismestruk, er det naturlig å skille denne fra annen næringsvirksomhet. For turismen er produktet Setesdal. De reisende må besøke dalen for få glede av naturen og fasilitetene. For næringslivet som produserer varer som selges på markedet er området uten dalen viktigst. Sagt på en annen måte: I begge tilfellene befinner kundene seg utenfor Setesdal. Forskjellen er at reiselivssammenheng må brukerne komme til området mens for de vareproduserende bedrifter må produktene selges og fraktes til kunder utenfor dalen. For alle deler av næringslivet er likevel spørsmålet om en geografisk markedsutvidelse mot Rogaland det kritiske punktet. Sagt på en mer konkret måte: Vil en helårsveg føre til at det kommer flere turister fra sør-Rogaland og at de vareproduserende bedrifter får bedre fotfeste i vest?

Når vi skal vurdere effekten for turistnæringen, må vi likevel skille mellom ulike aktører. For det første har vi overnattingsbedriftene. Det vil si hotell, motell, utleiehytter o.l. For det andre har vi grunneierne som driver med salg av tomter, bedriftene som bygger hytter og aktørene som er involvert i avledet virksomhet. For det tredje har vi de som driver opplevelsesaktiviteter knyttet til reiselivsnæringen.

Virkningene for annet næringsliv er hvilke nye muligheter produksjonsbedriftene i øvre Setesdal vil kunne oppnå i forhold til markedet i Rogaland som følge av en vinteråpen veg. Det er primært utvidelse av det geografiske markedsområdet det siktes til.

4.3 Metode

På et faglig grunnlag er det umulig å fastslå nøyaktig hvilke og hvor store de samfunnsmessige effektene av nye veg- eller utbyggingsprosjekter vil bli. En mulig metode er likevel å bruke de erfaringstallene som er påvist fra andre, noenlunde tilsvarende prosjekter. Problemet er at alle slike vegprosjekter er unike. Det er svært sjelden man finner tilnærmet like næringsmessige og geografiske områder. I så fall må forholdene både i undersøkelsesområdet, i dette tilfellet øvre Setesdal og Jæren, tilsvare strukturer i de(n) erfaringsundersøkelse(n) man refererer til. Selv om disse forholdene skulle passe sånn noenlunde, er det på langt nær sikkert at effektene blir de samme for dette prosjektet som for det man sammenligner med. Det vil alltid være en forskyving i tid. En fem år gammel undersøkelse kan være foreldet på flere sentrale områder. Forholdene i markedet og omgivelsene har endret seg. Strategiene til næringsaktørene vil nødvendigvis ikke være de samme, og man vet aldri helt hvordan kundene framover vil handle i forhold til de nye mulighetene tiltaket vil føre til.

En annen måte som brukes for å beregne nærings- og befolkningsmessige effekter, er å legge inn en del parametre som forutsetninger i en analysemodell. At eksempelvis 20% av rogalendingene som reiser på skiferie drar til Hovden, er et eksempel på en slik forutsetning. Ut fra slike og tilsvarende nøkkeltall kan en så begrenne de kvantitative virkningene i form av gjestedøgn og hyttebygging. I slike modeller vil også de avledede effektene i form av ringvirkninger for annet næringsliv og sysselsettingsøkningen og befolkningsveksten kunne beregnes. Poenget er at når grunnlaget for slike nøkkeltall er svært usikkert, vil dette i høyeste grad også gjøre seg gjeldene for tallfestingen av samfunnseffektene. Svikter utgangspunktet, vil det påvirke de andre kvantitative resultatene. Dersom en effektundersøkelse i stor grad bygger på urealistiske eller usikre forutsetninger knyttet til reisemønstre eller kundeunderlag, er faren for helbom klart til stede. Det nytter ikke å forutsette bort de mest kritiske variablene om folks adferd for å få fram et tallmessig uttrykk for effektene. I så fall forutsetter man seg lett bort fra virkeligheten.

I en mer kvalitativ orientert undersøkelse er det mulig å få fram de synspunktene som de viktigste aktørene har når det gjelder effektene av en vinteråpen helårsveg. Det er selvsagt en fare for at de aktørene som har størst interesse av prosjektet for næringsvirksomhet, vil overdrive den positive betydningen for på den måten å påvirke resultatene i undersøkelsen. Respondentene gir strategiske svar. Dersom man har mange tilsvarende aktører og kan kontrollere noen av opplysningene, kan man til en viss grad

korrigerer for de mest usannsynlige anslagene over effekter. Samtidig er det klart at de meningene og vurderingene bedriftslederne og andre nøkkelinformanter kommer med i seg selv er interessante å få fram.

Uansett om det legges opp til en kvalitativ eller kvantitativ undersøkelse, vil det som regel være behov for å samle inn en del primærdata for den aktuelle undersøkelsen. Det er mange måter å samle inn slike primærdata på. Dersom det er mange enheter som skal undersøkes, og det er få spørsmål og disse er entydige og lette å svare på, vil som regel spørreskjema være den beste metoden. Den er relativt lite ressurskrevende, og det er greit å behandle dataene etterpå. Faren er at svarprosenten blir lav. Noen kan ha misforstått spørsmålene og man får ikke fram interessante tilleggsopplysninger som er mulig gjennom direkte intervju eller samtaler. Intervju som metode er mer ressurskrevende, og det ligger alltid en viss fare for at intervjueren kan påvirke den som blir intervjuet. Fordelen er at man kan presisere uklare spørsmål, lettere få svar på alle spørsmål, og, ikke minst, få fram supplerende opplysninger om det temaet som skal undersøkes. Et intervju kan enten gjennomføres via telefon eller ved å oppsøke respondenten. Dersom opplegget ikke er for omfattende, vil telefonintervju være en brukbar metode.

I denne undersøkelsen av næringsmessige effekter av å bygge ut vegen Brokke-Suleskar til helårsveg, har vi i hovedsak valgt å legge en kvalitativ analysemåte til grunn. Noen kvantitative data vil likevel bli trukket inn. Datainnsamlingen er basert på telefonintervju, supplert med andre sekundærdata. Måten det hele er gjennomført på er at en nøkkelperson i Setesdal næringsfond (Frode Buen) har utarbeidet en liste over de viktigste private næringsaktørene i kommunene Bykle og Valle, som en antar vil kunne bli berørt av helårsvegen. Til sammen dreier det seg om 45 bedrifter, inkludert noen få organisasjoner. Ingen bedrifter i kommunene Bygland eller Evje og Hornnes er med i undersøkelsen. Vi forutsetter at lista dekker de aller fleste næringsaktørene. Disse er dermed respondentene for datainnsamlingen.

Vi skrev et brev med noen spørsmål til alle bedriftene. Her gjorde vi oppmerksom på at vi ville kontakte dem pr. telefon og snakke om vegprosjektet i lys av deres virksomhet. Det ene brevet gikk til næringsdrivende som er direkte eller indirekte knyttet til turistnæringen, og hvor kundene måtte besøke Setesdal får å få utført sine aktiviteter (vedlegg 2). Det andre gikk til produksjonsbedrifter som selger sine produkter til markeder også utenfor dalen (vedlegg 3). For turistbedriftene var de viktigste spørsmålene knyttet til ledig kapasitet i vintersesongen, og hvor stor de antok økningen ville bli ved en helårsveg.

Siden vi bare sendte ut to forskjellige brev, så viste det seg at for en del bedrifter passet ikke spørsmålene i forhold til deres virksomhet. Imidlertid skapte dette ikke noe stort problem fordi vi også kontaktet bedriftene pr. telefon. På den måten kom vi i kontakt med 38 av de 45 bedriftene. Det lille frafallet tilsier at vi har fått dekket det private næringslivet på en noenlunde representativ måte.

Alle respondentene stilte seg positive til å bli intervjuet. Omfanget og nøyaktigheten i svarene varierte en del. De mest involverte og motiverte ga stort sett de mest inngående svarene og vurderingene.

4.4 Bykle og Valle: Næringsstruktur og reiselivsattraksjoner

4.4.1 Befolknings- og næringsstruktur

Før vi går inn på resultatene fra undersøkelsen, er det nødvendig å gi en grov oversikt over næringslivet som finnes i øvre Setesdal, og hvilke stedsspesifikke forhold som gjør området attraktivt for turister og ferierende.

Kommunene Bykle og Valle hadde pr. 1. januar 1997 til sammen 2320 innbyggere. Valle kommune har hatt et svært stabilt innbyggertallet på omkring 1460 helt siden 1970. Bykle har derimot hatt en formidabel prosentvis vekst. Fra et innbyggertall på 479 i 1970 har folketallet økt til 860 i 1997. Denne ekstremt kraftige befolkningsveksten på nesten 80% ligger prosentvis langt over alle andre kommuner i Aust-Agder og landet forøvrig. Et viktig trekk ved denne tilveksten er at den har vært nokså jevn på 1970-, 1980.- og 1990-tallet. Foreløpig er ikke noe som tyder på at den vil avta. Tallene fra de siste årene peker på økt vekst.

Et resultatet av denne utviklingen er at Bykle kommune har en relativt ung befolkning mens Valle har ganske mange eldre innbyggere og negativ naturlig befolkningstilvekst. Det dør flere enn det fødes, som er et dårlig demografisk trekk m.h.t den framtidige befolkningsutviklingen.

Regionen sett under ett viser det seg at øvre Setesdal har klart seg meget godt. Selv om det er en utkantregion har den vært preget av vekst og optimisme. Hovedforklaringen ligger selvsagt i den storstilte utbyggingen av reiseliv og turisme i Hovden-området. Dette bildet bekreftes også når det gjelder næringsstrukturen. Utenom offentlig og privat tjenesteyting, er turisme den viktigste næringen med omkring 25% av de sysselsatte i Bykle. Antallet sysselsatte i næringen varierer gjennom året, med en topp i februar, mars og april. Deltidssysselsatte er vanlig. I tillegg er det en god del som jobber i reiselivs-bedriftene men er bosatt i andre kommunene.

Turistnæringen i Valle kommune sysselsetter omkring 7% av den hjemmehørende befolkningen. Sommersesongen er viktigst. I Valle er landbruk, med 15 prosent av de sysselsatte viktigere enn turisme. Men som overalt i norske utkantkommuner er offentlig tjenesteyting den næringen som sysselsetter flest.

Det er lite industri i øvre Setesdal. Omkring 5% av de sysselsatte er i denne næringen. Den begrensede industrivirksomheten som finnes, er basert på håndverkstradisjon som produksjon og bygging av laftehytter og husflidsprodukter. Få produksjonsbedrifter baserer sin virksomhet på salg utom nærområdet. Kraftforsyning og bygg- og anleggsvirksomhet sysselsetter derimot ganske mange i regionen, spesielt i Valle kommune. Etter en topp knyttet til Ulla-Førre utbyggingen, er de mange reiser rundt på anlegg og byggeoppdrag utenfor Setesdal. Denne tilpasningen er typisk for menn. I de andre næringene er det jevnere fordeling mellom menn og kvinner.

4.4.2 Reiseliv og turisme i øvre Setesdal

Setesdal har ulike typer fasiliteter som lokker tilreisende til området. For det første er naturen i dalen og de tilstøtende fjellområdene både variert og vakker. Den er velegnet

for friluftaktiviteter hele året. For det andre har Setesdal levende kulturtradisjoner som holdes i hevd. Disse er relativt godt kjent utover det ganske land og er en grunn til at en del turister legger veien gjennom dalen. For det tredje er Hovden blitt bygd opp til et av de største vinterturiststedene i sør-Norge.

Næringen er bekrevet og analysert i flere rapporter og planer¹². Vi skal her bare trekke fram noen hovedtrekk som er relevant for denne analysen. Dataene er stort sett hentet fra de nevnte rapportene og plandokument fra de to kommunene.

Fram til 1993 var det stort sett en økning i turisttrafikken i øvre Setesdal. Siden har det vært stagnasjon og litt tilbakegang. Denne merkes klart i Hovden. I Bykle kommune var det nesten 155 000 gjestedøgn ved de helårsåpne overnattingsbedriftene. Yrkestrafikken og kurs- og konferanser står for bare 5% av trafikkgrunnet. Det forteller i klartekst at ferie- og fritidsovernattingene er totalt dominerende. Utviklingen etter 1993 forteller at både den norske og danske vintertrafikken har gått tilbake. Kun antallet tyskere har økt utover på 1990-tallet.

I reiselivssammenheng skiller Hovden seg ut som et eget sted. Det er ikke bare det viktigste reisemålet når det gjelder kommersielle overnattinger i Aust-Agder. Hovden skiller seg klart ut i forhold til resten av Setesdal ved at det er et typisk vinterturiststed. I vinterferien og i påsken kommer det tilreisende fra Sørlandet og store deler av Østlandet og Vestlandet. I tillegg besøker en god del danske og tyske skiturister stedet. Om sommeren er det også mange besøkende, ikke minst fra utlandet. I resten av Setesdal er det ferieturismen om sommeren som dominerer.

Hovden er et sted preget av det som kalles resortferie. Det vil si hele konsumet foregår på reisemålet. Overnatting, bespisning, friluft- og andre rekreasjonsaktiviteter skjer i Hovden-området. Hovden har bygd seg opp som et feriested med mange ulike tilbud, spesielt for vinterturisme, men etter hvert også for de ulike sesongene. På overnattingssiden finnes alt fra hotell til hytter og enkle overnattingstilbud. Overnattingskapasiteten er stor. Utenom vinterferien, påsken og noen få uker i juli, da det stort sett er fullt, er det ledig kapasitet ved overnattingsbedriftene. På aktivitetssiden har Hovden skitrekking, badeland og opplegg for jakt og fiske. I tillegg selvsagt også utesteder for sosiale aktiviteter om kvelden.

Reiselivsnæringen i Hovden har som nevnt to toppsesonger, vinterturismen og sommerferien. Store deler av turisttrafikken i sommerhalvåret i Setesdal er gjennomreiser, men rundreiseopplegg og resortferie hører med i bildet. Valle er et typisk område preget av slik sommerturisme, selv om det også er noen ferierende i kommunen i vintersesongen.

I Bykle kommune er det 7 overnattingstilbud utenom hytteformidlingen. Seks av disse er på Hovden. I kommunen er det over 1200 hytter hvorav 700 -800 er i Hovden-området. På hyttesiden er det både private hytter, firmahytter og utleiehytter. Tre firma

¹² Se bl a Thor Flogenfjeldt jr (1992) : "Reisevaneundersøkelsen i øvre Setesdal sommeren 1991" fra Oppland distriktshøgskole nr. 12/ 92 og Bård Jervan (1997): Persektivanalyse for reiselivet i Aust-Agder".

står for hytteformidlingen utenom det som foregår i regi av overnattingsbedriftene. Det største er et dansk firma.

I Valle kommune er det 2 overnattingsbedrifter pluss 5-6 feriesteder og campingplasser som leier ut hytter til turister. Et særtrekk ved Valle er at det finnes relativt mange bedrifter som produserer tradisjonelle håndverksprodukter for Setesdal og Setesdal-musèet. For sommerturismen er dette viktige element for å få turister til å legge turen via dalen og stoppe i Valle.

Setesdalen har lenge blitt ansett som et viktig rekreasjons- og turistområde. Spesielt for folk i Kristiansands- og Arendalsområdet har Setesdalen lenge hatt en slik funksjon. Etter hvert som turismen har økt og kommunikasjonene er blitt bedre, har besøkende fra andre deler av landet og utlandet lagt vegen om dalen, enten for å feriere der en periode eller som en gjennomfartsrute.

4.5 Næringsmessige virkninger av en helårsveg

4.5.1 Typer næringsmessige virkninger

Når det gjelder analysen av de næringsmessige virkningene av en eventuelt helårsveg, må vi som nevnt skille mellom effektene knyttet til reiseliv og turisme fra virkninger for annet næringsliv. I tillegg er det nødvendig med et geografisk skille, nemlig mellom Hovden-området og resten av øvre Setesdal. Det vil si Bykle-området og Valle kommune. Dette geografiske skillet angår bare reiselivsnæringen.

Ut fra dette vil vi operer med tre hovedtyper av næringseffekter:

1. Næringsmessige effekter for reiseliv og turisme i Hovden-området
2. Næringsmessige effekter for reiseliv og turisme i resten av øvre Setesdal
3. Næringsmessige effekter for annet næringsliv i øvre Setesdal

4.5.2 Virkninger for reiseliv i Hovden-området

Til den førstnevnte gruppen hører først og fremst bedriftene som er direkte tilknyttet reiselivsnæringen. Det vil si overnattingsbedrifter, hytter og aktivitetsbedrifter. Andre lokale næringsvirksomheter som leverer varer og tjenester til disse, såkalte ring-virkningsbedrifter, hører prinsipielt sett med i dette bildet.

Vi har intervjuet lederen for 11 bedriftsledere som i dag er aktive innenfor denne gruppen. 6 av disse er i overnattingsbransjen. Som forventet er alle svært positiv til en helårsforbindelse over Brokke-Suleskard. Hovden er et av de store og attraktive skisentrene i sør-Norge. I dag er det få skiturister fra Jæren som legger turen til Hovden. Riktignok er det noen som har hytter (mest firmahytter) og en gruppe mennesker som

tilbringer vinterferien og påsken på hotellene. Likevel utgjør rogalendingene en liten del av vinterturistene.

Sør-Rogaland med ca. 230 000 innbyggere ses på som et stort og kjøpekraftig marked. En vinteråpen veg gjør at folk fra Stavanger og sørover i Rogaland kan nå Hovden i løpet av en biltur på 3 - 3,5 timer. Dermed forventer reiselivsaktørene at Hovden med alle sine tilbud blir et aktuelt alternativ ikke bare for vinter- og påskeferie men også weekendturer og korte ferieopplegg. Det vil si at Hovden blir et supplement og en konkurrent til Sirdal som i dag er det absolutt viktigste området for vintertrafikk for befolkningen på Jæren.

For de som driver innen hotell og overnattingsbransjen ser man for seg først og fremst en mulighet til å utnytte de periodene hvor det er lite belegg og dermed styrke driftsgrunnlaget og øke sysselsettingen noe. Det samme gjelder for aktivitetstilbudene. Mange aktører framhever det samlede tilbudet som er grunnen til at Hovden befinner seg i øverste divisjon blant vintersportstedene i landet.

Selv om en økning av vinterturismen fra sør-Rogaland vil gi positiv effekt for alle typene av næringsaktører, er det likevel i noen sammenhenger ganger nødvendig å skille mellom hotell og overnattingsbedriftene på den ene siden og hytter på den andre. Dette kommer til uttrykk i markedsføringen av Hovden som reiselivsprodukt. Aktører på hytteformidlingssiden har ikke vært like villig til å betale kostnadene ved de felles framstøtene. Det samme gjelder utgifter til løpemerking o.l. Noen ting tyder imidlertid på at det er endringer på gang i retning av felles framstøt som omfatter flere aktører.

Videre er klart at de som driver overnattingstilbud, inkludert hytteutleie, er de som vil få de umiddelbare positive effektene av en økt vinterturisme fra sør-Rogaland. På sikt vil også hyttebyggingen merke ringvirkningene. Både de som selger hyttetomter, de som arbeider med produksjon og oppsetting av hytter og de som selge varer til hytteeierne hører med i dette bildet.

Det er som nevnt vanskelig å kvantifisere effektene av en helårsveg. Noen få av næringsaktørene antydte grovt sett hvor stor økningen ville bli. Flere syntes det var vanskelig å gi et kvantitativt uttrykk for økningen. En av direktørene mente at "en vinterveg ville ha mindre betydning enn sommervegen". En annen av hotelldirektørene antydte klart at "det ville bli en vekst på minst 2000 gjestedøgn fra Rogaland i vintersesongen bare ved hans bedrift".

Om det sistnevnte tallet er et realistisk anslag eller et ønskemål, er vanskelig å si. Dersom vil bruker det som utgangspunkt for en kvantitativ beregning, og legger inn noen tilsvarende tall for de andre overnattingsbedriftene, kommer vi fram til en økning i størrelsesorden 10 000 gjestedøgn ved overnattingsbedriftene i Hovden-området. En slik økning i vinterturismen vil først og fremst bidra til å fylle opp ledig kapasitet og dermed øke lønnsomheten. Det vil bli relativt få nye arbeidsplasser. Deltidssysselsettingen vil kunne øke noe i vintersesongen.

4.5.3 Virkninger for reiseliv i øvre Setesdal utenom Hovden

Det går som nevnt et klart skille mellom Hovden-området og resten av Setesdal når det gjelder type ferierende og sesong. Mens Hovden domineres av resortferie om vinteren, har stedet likevel en viktig turisttrafikk i sommersesongen. Resten av dalen er et typisk område for sommerturisme. Gjennomgangsturisme og rundreiser er viktigst, men noen velger også å oppholde seg i Setesdal i lengre perioder. For overnattingsbedriftene fra Bykle og nedover dalen står sommersesongen for minst 2/3 av omsetningen.

Gjennom intervju med 9 overnattingsbedrifter, inkludert campingplasser, var det 3 som gav klart uttrykk for en optimistisk holdning. Dette var overnattingssteder som hadde åpent hele året. De hadde svært mye ledig kapasitet om vinteren. Selv om de andre stedene i resten av øvre Setesdal ikke hadde samme vintertilbudet som Hovden, så de for seg vinterturister som overnattet lenger ned i dalen og dro på dagsturer til Hovden, eller skiturister som ikke var interessert i alpine grener eller masseturisme. En av aktørene så for seg følgende utvikling: “ Mens folk fra Kristiansand drar til Hovden, vil rogalendingene komme hit”.

I forhold til Hovden-området vil resten av overnattingsbedriftene konkurrere på pris. De kan tilby lavere priser og hyttetomtene er billigere. Etterspørselen er lav og tilbudet relativt stort. Om dette er nok til å lokke mange siddiser og jærboer til legger weekendturer, vinterferien og påsken til øvre Setesdal utenom Hovden, er diskutabelt. Det skyldes flere forhold. For det første finnes det vintersportssteder som ligger nærmere Jæren enn øvre Setesdal som har minst like gode eller bedre fasiliteter. Det siktes her til Sirdal, som ligger omkring 1,5 time fra befolkningssentrene i sør-Rogaland. For det andre er det sannsynligvis ikke så mange som vil velge skiferie i et område som både ligger minst 2,5 time unna og hvor man derfra må bile opp til 1 time hver veg for å komme til Hovden. De turistene som velger et mer vanlig skituropplegg har i dag flere alternativ. Øvre Setesdal vil derfor bare framstå som et blant mange steder for denne type turisme. Mer stabilt klima enn i Rogaland og brukbare overnattingstilbud vil kunne telle positivt. En del turister ønsker også variasjon og flere alternativ å velge blant.

Ut fra disse vurderingene er det lite som tyder på at Valle og Bykle, utenom Hovden, vil få særlige effekter ut av en helårsveg. Virkningene vil være minimale. Men når utgangspunktet er svakt, er det klart at all trafikkvekst i vinterhalvåret, enten det er gjennomgangstrafikk eller i en eller annen form for turisme, vil slå positivt ut. For de relativt mange håndverks-, kultur- og servicebedriftene som har sitt hovedmarked knyttet til reiselivsnæringen, vil også en vinteråpen veg over Brokke-Suleskar ha liten effekt.

4.5.4 Virkninger for annet næringsliv

I øvre Setesdal står som nevnt næringslivet svakt utenom reiselivsnæringen. Riktignok er det mange sysselsatt i bygg- og anleggsvirksomhet og offentlig virksomhet, spesielt i Valle kommune. Her har også landbruk (jord- og skogbruk) relativt stor betydning.

En åpning av vintervegen over Brokke-Suleskar vil først og fremst kunne få betydning for industri- og håndverksbedriftene som produserer varer for et regionalt eller nasjonalt

marked. Helårsvegens betydning må ligge i at tilgjengeligheten til markedet i sør-Rogaland blir bedre. Det vil igjen redusere transportkostnadene og bedre konkurranse-situasjonen.

For håndverksbedriftene og de som produserer hytter, vil helårsvegen ikke bety noe i følge aktørene. 2 industribedrifter produserer varer som selges på et overlokalt marked. Begge utnytter lokalt råstoff i produksjonen, spesielt furuskogen. De har tilsammen 14 - 18 sysselsatte. Den ene bedriften produserer vinduer og dører, mens den andre lager ulike staur og stokker til alt fra vegstikker til bærbusker. Den sistnevnte bedriften har hele sør-Norge som marked. Rogaland, med 70% av omsetningen, er det absolutt viktigste markedsområdet. For denne bedriften vil en helårsveg bety mer kontinuerlig drift og jevnere omsetning. I sommerhalvåret benyttes i dag vegen over Brokke-Suleskar. Dersom det ikke er nødvendig, unngår de sende varer via Evje (riksveg 42) eller Kristiansand (E 39) til Jæren. Det blir dyrere. Ikke bare fordi det er lenger, men fordi det vil gå to dager med til transporten mens det om sommeren er mulig å reise fram og tilbake på dagen. Helårsvegen vil kanskje ikke føre til at omsetningen i Rogaland vil øke så mye, men at leveringene og dermed sysselsettingen blir jevnere fordelt. For bedriften er det viktig å komme igang med leveringene tidlig på våren, og da er vegen stengt.

Den bedriften som lager dører og vinduer, ser ikke for seg noe særlig utvidelse av markedet mot vest. I dag sender de varene med godsruiter. Først i en situasjon der det opprettes en ordinær godsrute om vinteren, kan det bli aktuelt med et markedsframstøt mot vest.

Konklusjonen er nokså klar: For næringslivet uten de reiselivstilknyttede virksomhetene, vil virkningen i form av økt omsetning være små. Kun en bedrift har Rogaland som sitt viktigste marked og vil ha klar interesse av en helårsveg. Det er også lite som tyder på at nye bedrifter vil etablere seg i øvre Setesdal som direkte følge av at Brokke-Suleskar blir vinteråpen. Men dette har vi ikke undersøkt direkte.

4.6 Andre effekter

Selv om det er de næringsmessige effektene vi fokuserer på i denne analysen, vil vi kort nevne noen andre effekter en bør være oppmerksom på. En effekt kan vi kalle den psykologiske effekten. Det siktes her til det forholdet at Brokke-Suleskarvegen blir oppfattet som en ordinær veg på linje med riksveg 9 gjennom Setesdal. Når en veg er helårsveg, forholder man seg til den på en annen måte enn om den oppfattes som en turistveg i sommerhalvåret. Det innebærer i så måte at næringsaktører på lengre sikt retter oppmerksomheten mot Jæren som ikke er lenger unna enn Kristiansand og samtidig har et mye større befolkningsunderlag. Sommergegen har allerede betydd mye, og en eventuell helårsveg kan kanskje få en større langsiktig effekt enn den de nåværende næringsaktørene ser for seg i 1997.

En helårsveg vil også ha en velferdsmessig betydning for innbyggerne i Setesdal. Selv vi ikke har undersøkt dette, kom det fram som et poeng i noen av intervjuene. Det ble siktet til de mange kultur- og servicetilbud som er i Stavanger og ellers på Jæren. Videre

ble de mulighetene som finnes for å reise via Sola flylass til utlandet på ferie nevnt av respondent. Det er svært mange direkteruter fra Sola i forhold til Kjevik. Uten at det kom fram i intervjuene, er klart at mulighetene for yrkespendling til Jæren-området vil bli bedre gjennom hele året. Dette vil trolig bli mest aktuelt for bygg- og anleggsarbeiderne fra øvre Setesdal.

En eventuell helårsveg vil også kunne få effekter i Rogaland. Vi har allerede drøftet den muligheten som åpner seg ved at Hovden blir et mer attraktivt alternativ for skiferierende rogalendinger enn de som finnes i nærområdet i dag. På den andre siden vil en slik vinterveg også øke konkurransen for eksisterende turistområder på vestsida av fjellene. Vi sikter her først og fremst til Sirdal, som i dag er det store vintersportsstedet for innbyggerne på hele Jæren og i Dalane. Et par intervju med aktører i Sirdal tyder på at det er et differensiert syn på en slik konkurransesituasjon. Enkelte frykter nok Hovden-effekten, mens andre ser at det er plass til begge stedene og at en helårsveg på sikt også kan være en fordel både for Sirdal og Setesdal, slik som sommervegen har vært etter at vegen ble åpnet i 1991.

Den siste effekten vi kort skal nevne er turisteffekt. Vi sikter her til betydningen en helårsveg med tunneler vil ha for sommertrafikken. Helårsvegen forutsetter at det bygges minst to tunneler. Dersom det innebærer at de vegstrekningene som på den måten blir sløyfet ikke blir opprettholdt som turistveg om sommeren, vil det forringe Brokke-Suleskarvegen som turistveg. I verste fall kan det få negative virkninger for trafikken. På den andre siden vil det å legge noen strekninger i tunnel være en fordel for villreinen i Ryfylkeheiene som har trekkveger i det samme området.

4.7 Konklusjon

En utbygging av Brokke-Suleskarvegen til helårsveg vil først og fremst ha betydning for Hovden-området. De som driver hotell og andre overnattingstilbud ser for seg en klar økning av rogalendinger fra Jæren som vil gå på ski og benytte de mange aktivitets-tilbudene gjennom store deler av vintersesongen. Utenom påsken og noen vinterferieuker er det mye ledig kapasitet ved overnattingsbedriftene. Med en reisetid på 3,5 timer fra Stavanger antar man at det vil være mulig også å få helgeturister til området. Om reisetiden fortsatt vil være i lengste laget for korte opphold, kan sikkert diskuteres. For en del rogalendinger vil Hovden iallfall framstå som et aktuelt tilbud av høy standard for vinterturisme.

De som leier ut hytter ser på mulighetene knyttet til en helårsveg på samme måten. Utbygging av nye hytter og tilrettelegging av nye hyttefelt blir framhevet som positive effekter på sikt.

Det er som nevnt vanskelig å kvantifisere hvor mange rogalendinger som vil overnatte ved alle overnattingsbedriftene i Hovden-området i vintersesongen. Med 10.000 flere gjestedøgn til sammen vil det i løpet av 10 uker si 1000 flere turister hver uke. Dette anslaget er muligens noe høyt. Siden en økning av vinterturismen først og fremst har som mål å utnytte ledig kapasitet utenfor høysesongen, vil behovet for flere

(deltids)sysselsatte være noe begrenset. Det er rimelig å anta at den økte vintertrafikken vestfra vil kunne øke delsysselsettingen i Hovden med et lavt tosifret tall.

Dersom det viser seg at en vinteråpen veg vil føre til betydelig økt turisttrafikk fra Rogaland, vil det også kunne gi noen positive ringvirkninger i annen næringsvirksomhet som leverer varer og tjenester til turistnæringen. Likevel vil denne effekten være minimal. Den vil trolig ikke gi noen nye arbeidsplasser, men kunne bidra noe til å styrke driftsgrunnlaget for eksisterende butikker o.l.

For turistnæringen utenom Hovden er det sommerturismen som er absolutt viktigst. Det gjelder både de ulike overnattingsbedriftene og kulturbedriftene og -institusjonene. For disse vil en vinteråpen veg ha marginal betydning. Noen håper på litt større omsetning og aktivitet fra turister og andre som vil benytte seg av Brøkke-Suleskar som en gjennomgangsveg mellom Vestlandet og Østlandet. Samtidig er det klart at de fleste av næringsaktørene innser at vinterturistene kommer for å gå/stå på ski og benytte seg av tilhørende aktiviteter, og ikke besøke de institusjoner og tilbud som er tilpasset sommer-turistene.

Når det gjelder produksjonsbedriftene i øvre Setesdal, er det med ett klart unntak ingen som ser for seg noen klar ekspansjon eller påtakelig markedsutvidelse som følge av en helårsveg over Brøkke-Suleskar.

Konklusjonen er derfor klar: Vinterstedet Hovden vil kunne ha relativt stor nytte av en helårsveg. For næringslivet ellers i Bykle og Valle vil effektene stort sett være minimale.

5. Aktuelle finansieringskilder

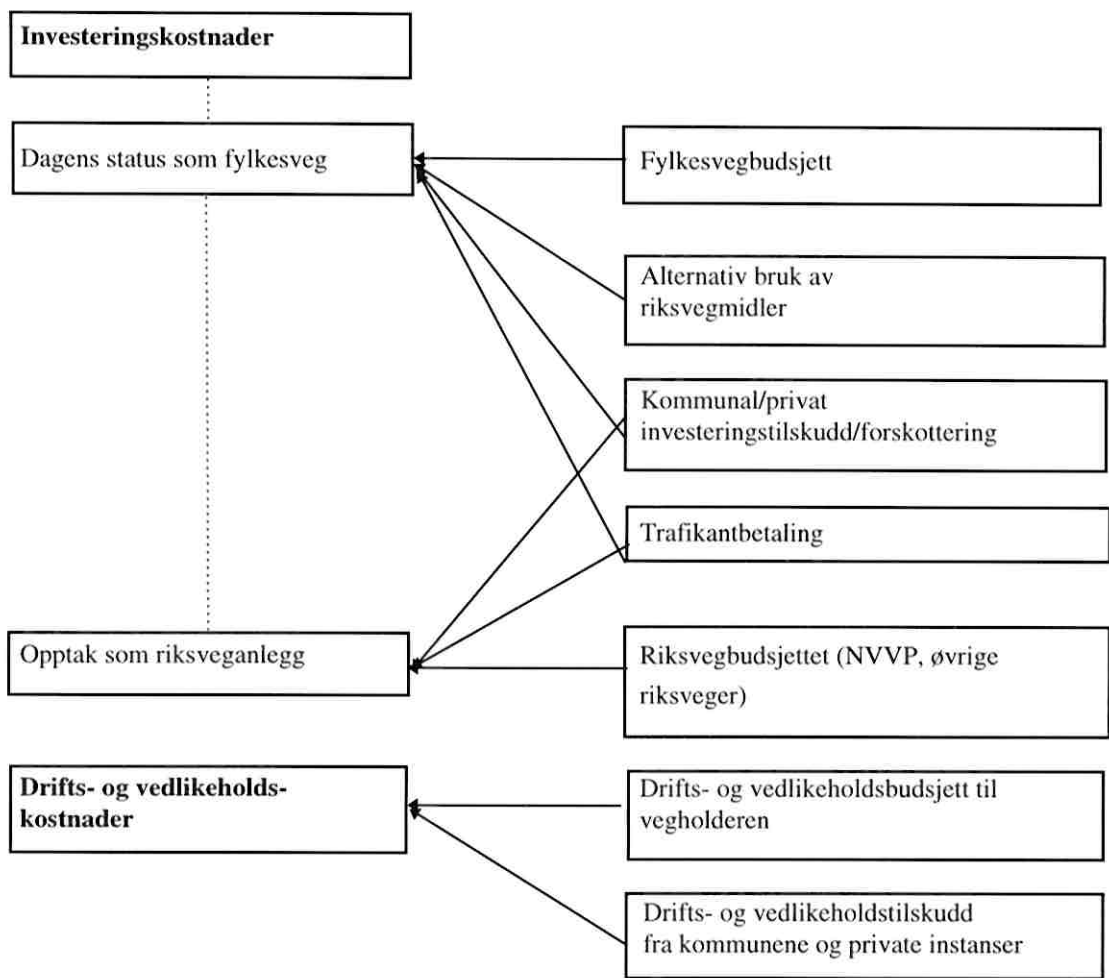
Vurderingen av aktuelle finansieringskilder tar utgangspunkt i trafikkpotensialet slik det er vurdert i kapittel 3. Det skilles mellom trafikkgrunnlaget i sommer- og vinterhalvåret og mellom en lav og høy vekstvariant for utviklingen av biltrafikken i perioden til 2005. Trafikkpotensialet settes i relasjon til investeringskostnadene for utbygging av vegen til helårsveg. Disse er kalkulert til 400 mill. kroner. Ved utbyggingen til helårsveg er drifts- og vedlikeholdskostnader¹³ vurdert av Aust-Agder vegkontor til 5 mill. kr. per år.

Figur 4 gir en oversikt over de aktuelle finansieringskildene. Disse vil gjennomgå enkeltvis nedenfor. I forbindelse med trafikantbetalingen vurderes etterspørselselastisiteter for å kunne gi utsagn om eventuelle trafikkavvisende effekter som en slik finansieringskilde vil kunne føre med seg.

¹³ "Drifts- og vedlikeholdsoppgaver:

Med drift forstås alle oppgaver og rutiner som er nødvendige for at en bygning eller et anlegg skal fungere som planlagt. Dette innebærer aktiviteter som brøyting, snørydding, friksjonsforbedrende tiltak om vinteren, skiltvask, renhold, skjøtsel av grøntareal og skråninger, trafikantinformasjon, registreringsoppgaver mm.

Med vedlikehold forstås tiltak som er nødvendig for å opprettholde en bygning eller anlegg på en fastsatt kvalitet." (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortings melding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 30)



Figur 4: Aktuelle finansieringskilder for utbygging og drift av helårsvegen

5.1 Finansieringskilder ved opprettholdelse av dagens status som fylkesveg

Ordinær fylkesvegbudsjett

Fylkesvegbudsjettene i begge Agderfylkene vil i den neste tiårsperioden ikke være store nok til å kunne finansiere et såpass stort fylkesvegprosjekt. Et slikt prosjekt måtte i så tilfelle konkurrere med andre allerede prioriterte prosjekt.

Ved siden av overføringene til fylkeskommunene via statlige rammetilskudd, gis det statlige tilskudd til fylkesveganlegg over statsbudsjettets kap. 1320, post 60 (store

fylkesveganlegg, forsterkning og trafikksikkerhetstiltak)¹⁴. Prinsipielt sett kan prosjektet komme inn under programområdet "store fylkesveganlegg".

Programområdet omfatter:

- prosjekter som gir vegutløsning og/eller ferjeforbindelse til vegløse strøk
- sikring av rasfarlige veger
- prosjekter som gir avløsning og/eller innkorting av ferjesamband
- nye veglenker som gir befolkningen vesentlig kortere reisetid til et (større) tettsted.

Som *kriterier for å få statstilskudd* i perioden 1998 - 2007 er definert at

- prosjektet skal gi forbindelse/rassikret veg til minst 50 personer.
- totale investeringskostnader ikke skal overstige 370.000 kr pr. person.
- fylkeskommunen (eller en annen lokal instans) dekker minst 50 pst. av kostnadene ved prosjektet.
- statens tilskudd begrenses som en hovedregel oppad til 45 mill. kr.
- nye prosjekter med total kostnad under 10 mill. kr ikke omfattes av programmet.¹⁵

Etter vår vurdering vil det være vanskelig å få utbyggingen av vegen til helårsveg innpasset i programområdet. Kriteriene for å få statstilskudd vurderes som ganske restriktive. Dessuten vil en ved en slik finansiering igjen måtte konkurrere om relativt begrensede midler.

Alternativ bruk av riksvegmidler

Et fylkesveganlegg kan (delvis) finansieres ved bruk av statlige midler over statsbudsjettets kap. 1320, post 30 (alternativ bruk av riksvegmidler). Slike midler kan i prinsippet brukes over hele landet, jf. St. meld. nr. 80 (1980 -81) og St. meld. nr. 9 (1978-79). Det er lagt til grunn at investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, parkeringsplasser og terminaler kan finansieres over denne ordningen. Betingelsen er at det kan dokumenteres at slike investeringer vil gi en bedre utnyttelse av ressursene enn investering i riksvegnettet. I praksis er dokumentasjonskravene fra statens side satt relativt høyt. Den forventede marginale avlastningseffekten helårsvegutbyggingen vil gi i forhold til utbyggingen av E 39, vil gjøre det lite sannsynlig å kunne få slike midler.

14 "De øremerkede tilskuddsprogrammene for fylkesveger skal bidra til å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på fylkesvegene. Dette innebærer også en medvirkning til at fylkesvegnettet sikrer distriktene god tilgjengelighet til sentra og hovedvegnettet. Programmene kan imidlertid også gjøre fylkeskommunenes ansvar for fylkesvegnettet utydelig og dermed svekke det desentraliserte beslutningssystemet. Slike tilskuddsprogram må derfor brukes med varsomhet." (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortings melding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 33)

15 Programområdet og kriterier for statstilskuddet etter E. Leknes, *RennRand - Seminarrapport, arbeidsnotat RF-97/135, Stavanger 1997*

5.2 Finansieringskilder ved opptak som riksveganlegg

Ved opptak av Brokke-Suleskarvegen som riksveganlegg vil vegutbyggingen kunne finansieres via riksvegbudsjettet. Investeringsnivået og drifts- og vedlikeholdsstandarden er sannsynligvis betydelig høyere for riksvegnettet i neste tiårsperioden enn for fylkesvegnettet. Men i forhold til behovsmeldingene generelt for utbyggingen av riksvegnettet er den i NVVP 1998 - 2007 påbudte satsingen ikke omfattende nok.

I tilfelle opptak vil den fremtidige riksvegen ikke være del av stamvegnett¹⁶, men del av riksvegnettet ellers. Brokke-Suleskarvegen ligger knyttet til tre stamvegruter, dvs. rute 7 (Europaveg 39 Oslo - Kristiansand), rute 8 (Europaveg 39/Riksveg 1 Kristiansand - Stavanger - Bergen) og rute 11 (Europaveg 134 Drammen - Haugesund).

Mens Stortinget på en relativ direkte måte foretar prioriteringene på stamvegnettet, har fylkene med sine respektive beslutningsorganer et relativt stort ansvar når det gjelder prioriteringer av tiltak på det øvrige riksvegnettet og for særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak¹⁷. Finansieringen via statsbudsjettet forutsetter dermed at en får gjennomslag for en høy prioritering av anlegget i begge fylker blant prosjektene på det øvrige riksvegnettet. Også i denne sammenheng vil en etter vår vurdering operere i stor konkurranse med andre utbyggingsprosjekter.

5.3 Finansieringskilder uavhengig av vegstatus

Tilskudd/forskuttering fra kommunal og/eller privat side

Prinsipielt finnes ingen begrensninger på hvor mye av veginvesteringen som kan finansieres via kommunale eller private budsjetter. Avtaler om forskuttering av investeringer mot senere (rentefri) tilbakebetaling fra den ansvarlige vegholderen er imidlertid vanskeligere å få til, særlig når det gjelder høye investeringsbeløp. Grunnen er at slike avtaler kan medføre langsiktige budsjettmessige bindinger for vegholderen.

¹⁶“Stamvegnettet omfatter vegruter som binder landet sammen og som er av særlig betydning for transporter mellom landsdeler og til og fra utlandet. Stamvegnettet skal ha viktige nasjonale eller internasjonale funksjoner, mens det øvrige riksvegnett skal ha en regional eller lokal funksjon. Dagens stamvegnett ble i hovedsak fastsatt av Stortinget.....Stamvegnettet er inndelt i 18 ruter uavhengig av fylkesgrensen.” (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortings melding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 96)

¹⁷ “Ved fornyet vurdering mener Samferdselsdepartementet at en samlet ramme pr. fylke til strekningsvise investeringer på det øvrige riksvegnett og andre tiltak både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett, vil gi et mer fleksibelt system enn om den tildelte rammen kun kan brukes til strekningsvise investeringer. Dette gjør det mulig i større grad å sette sammen de tiltak som er mest effektive for å møte de utfordringer fylkene står overfor når det gjelder framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.” (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortingsmelding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 116)

Tilskudds- eller forskutteringsinstansen sammen med vegholderen må fra starten av utvikle en klar holdning hvorvidt en er villig å ta med på kjøpet den ansvarsoverføringen en slik finansieringsmåte vil medføre. Mye vil være avhengig av hvorvidt instansene anser et prosjekt som en påtrengende investeringsoppgave som bør løses på en pragmatisk måte.

Trafikantbetaling (bomavgift)

Bomavgift for å finansiere utbyggingen av vegen er den mest aktuelle formen for trafikantbetaling. I dette tilfelle må en være klar over at trafikkgrunnlaget og dermed inntektsgrunnlaget er relativt lite og at en for høy avgift per bilpassering vil kunne medføre sterke trafikkavvisninger.

Vurderingene gjort nedenfor er i mindre grad som en eksakt prognose for fremtidige trafikkavvisningseffekter knyttet til priselastisiteter¹⁸, men mer som vurderinger av risikopotensialer. Priselastisitetene knyttet til avgiftsfinansiering gjenspeiler følgende muligheter for forandret trafikantatferd:

- endrede reisemåter
- endrede reisemål
- endret reisefrekvens

Det er mulig å nærme seg trafikantbetalingen på to måter:

- med utgangspunkt i behovet for finansiering av investeringsoppgaver (drifts- og vedlikeholdsoppgaver kan prinsipielt ikke finansieres via trafikantbetalingen)
- med utgangspunkt i vurdering av trafikantenes betalingsvilje

Utfordringen er å finne et optimalt skjæringspunkt disse to punktene imellom, der en sikrer et størst mulig inntektsgrunnlag uten å risikere altfor store avvisningseffekter på trafikken.

I vårt konkrete tilfelle eksemplifiseres utfordringene nedenfor.

- *Finansieringsbehov*

Investeringskostnader er vurdert til ca. 400 mill kr.

¹⁸ "Priselastisitet er definert som "prosentvis endring i etterspørselen når prisene endres med en prosent".

En priselastisitet på -0,3 betyr at for hver prosent prisen øker, går etterspørselen ned med 0,3 prosent. Lite prislefølsomme trafikanter har en priselastisitet nær null (-0,1 til -0,2), og svært prislefølsomme trafikanter har en prislefølsomhet på rundt -1,0." (kilde: I. Stangeby og B. Norheim, Fakta om kollektivtrafikken, TØI, Oslo 1995, side 44). Den her brukte metoden er utviklet i forbindelse med vurderinger av prisøkninger i kollektivtrafikken, men anses som like relevant i denne sammenheng utfra generelle økonomiske betraktninger om betalingsvilligheter i biltrafikken. Ellers vises til litteraturfortegnelsen med kildeangivelser om etterspørselastisiteter i biltrafikken knyttet til avgiftsfinansieringen.

Halvparten av prosjektet søkes finansiert ved hjelp av trafikantbetaling.

- *Nivået på trafikantbetaling vurderes med utgangspunkt i investeringsbehovet*

I varianten med lav generell trafikkvekst tas det utgangspunkt i en fremtidig årsdøgntrafikk på ca. 300 kjøretøy. Videre opereres med en nedbetalingsperiode på 30 år og en rentefot på 5 %, som er relativt optimistiske antagelser. Innkrevingskostnadene er satt til 20% av inntektene, som bygger på erfaringstall fra bomprosjekt i distriktene. Avgiften må ligge i størrelsesorden *kr 200 per kjøretøy per passering* for å dekke halvparten av investeringene under de ovenfor nevnte forutsetningene.

- *Nivået på trafikantbetalingen vurderes med utgangspunkt i betalingsviljen*

Problemstillingen eksemplifiseres med en personbiltur på strekningen Stavanger-Hovden (ca. 200 km avstand, 3,5 timer tidsforbruk).

Variant 1: Fullstendige tids- og kjøretøykostnader¹⁹ inngår i regnestykket

3,5 t x 85,50 kr/t	= 299,25 kr (tidskostnader)
+	
200 km x 0,86 kr/km	= 172,00 kr (kjøretøykostnader)

Sum reisekostnader	471,25 kr

200 kr bomavgift representerer her en kostnadsøkning per tur på ca. 42 prosent. Med en priselastisitet på -0,3 betyr det en reduksjon av det potensielle trafikkgrunnlaget med ca. 13 prosent. I dette beregningseksemplet forutsettes et høyt bevissthetsnivå hos bilisten om det reelle nivå for kjøretøykostnader (dvs. inkl. investerings- og kapitalkostnader) og en økonomisk bevissthet knyttet til tidsforbruket.

Forutsetningen om et slikt høyt bevissthetsnivå er ikke i overensstemmelse med den iakttatte atferden til bilistene. En kan konstatere en relativt lav bevissthet vedrørende faste kostnader knyttet til bilbruken og økonomien i tidsbruken (særlig i fritiden). For å få et mer realistisk bilde av mulige prisfølsomheter har vi foretatt en vurdering der kun en del av disse kostnadene tas med i beregningen:

19 Statens Vegvesen, Håndbok 140, Konsekvensanalyser, Del I Prinsipper og metodegrunnlag, Oslo 1996, side 66 og 68, kjøretøytype "lett bil", reisehensikt "øvrigt")

Variant 2: Delkostnader tid og kjøretøy²⁰ inngår i regnestykket (“Bilistens persepsjon av kostnader”)

3,5 t x 85,50 kr/t x 0,5 = 149,63 kr (tidskostnader)

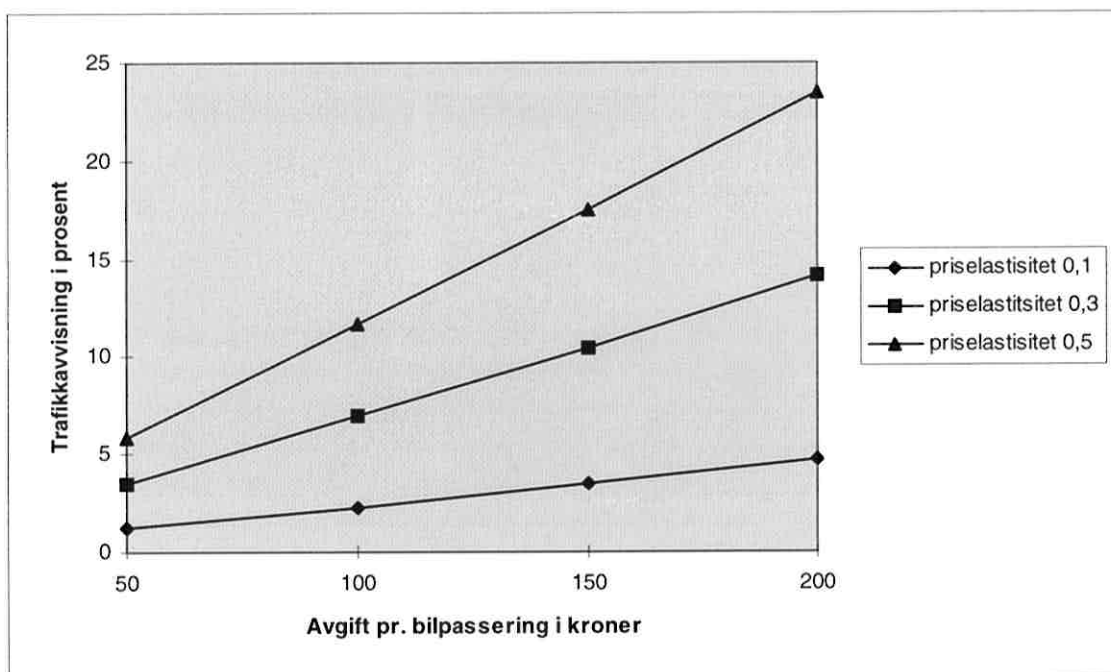
+

200 km x 0,37 kr/km = 74,00 kr (kjøretøykostnader, andel drivstoff og olje/dekk)

Sum 223,63 kr

200 kr bomavgift representerer her en kostnadsøkning per tur på ca.89 prosent. Med en priselastisitet på -0,3 betyr det en reduksjon av det potensielle trafikkgrunnet med ca. 27 prosent.

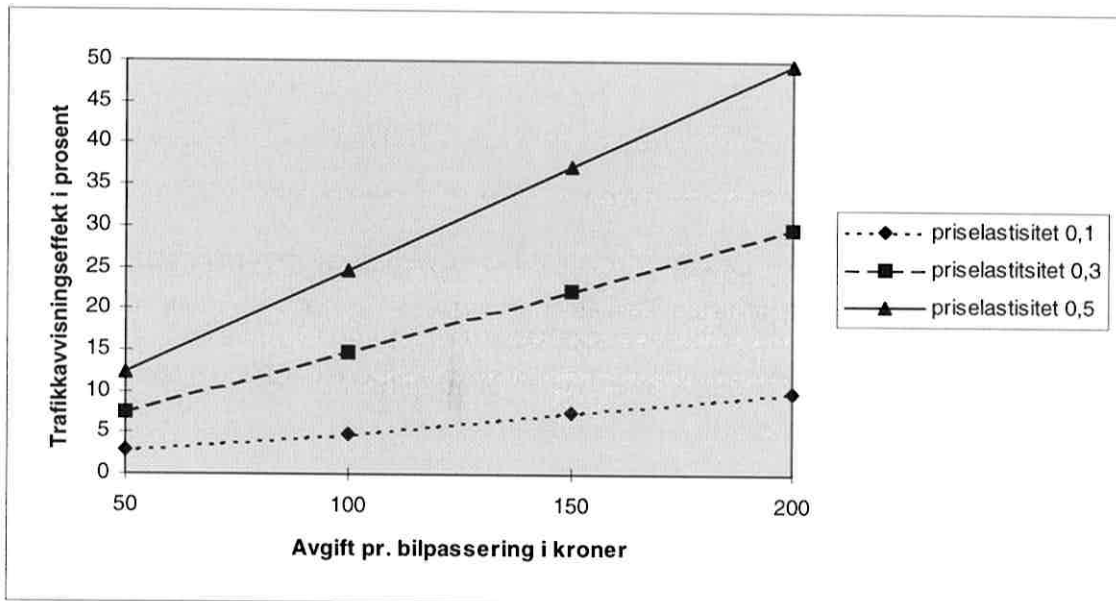
I figur 5 og 6 finnes for begge beregningsvarianter kurver som viser trafikkavvisningseffekten i prosent avhengig av avgiftsnivået for forskjellige priselastisiteter. Ved hjelp av disse kan forskjellige avgiftsnivåers avvisningseffekt bestemmes. I kapittel 3 tok vi i prognosesammenheng utgangspunkt i en avvisningseffekt på 15 prosent²¹ under sommerhalvåret.



Figur 5: Trafikkavvisningseffekt i prosent avhengig av avgiftsnivået og antatt priselastisitet (variant: delkostnader)

20 Statens Vegvesen, Håndbok 140, Konsekvensanalyser, Del I Prinsipper og metodegrunnlag, Oslo 1996, side 66 og 68, kjøretøytype “lett bil”, reisehensikt “øvrige”)

21 Det tilsvarer omtrent en bomavgift på 100 kr, en priselastisitet på -0,3, en vurdering kun av delkostnader fra bilistenes side og en gjennomsnittlig turlengde på 200 kilometer/3 timer.



Figur 6: Trafikavvisningseffekt i prosent avhengig av avgiftsnivået og antatt priselastisitet (variant: total kostnader)

En bomavgift på 100 kr per bilpassering vurderes i henhold til ovenforstående som et avgiftsnivå som vil kunne sikre et maksimum av inntekter uten å medføre for store avvisningseffekter.

For prognosevariantene (summert til et helt år) beregnet i kapittel 3 vil en kunne forvente følgende finansieringsbidrag i prosent ved en bomavgift på 100 kr etablert²²:

Prognosevariant	Investeringsandel som kan avgiftsfinansieres	Merknad
lav biltrafikkvekst	ca. 18 prosent	variant total kostnader (figur 6)
høy biltrafikkvekst	ca. 25 prosent	variant total kostnader (figur 6)
lav biltrafikkvekst	ca. 17 prosent	variant delkostnader (figur 5)
høy biltrafikkvekst	ca. 22 prosent	variant delkostnader (figur 5)

Tabell 10: Investeringsandeler finansiert via bomavgift

²² Med utgangspunkt i figur 5 og 6, en priselastisitet på -0,3 og andel for inkravingskostnader på 20%.

5.4 Konklusjon

Med minst 400 millioner kr i investeringskostnader må utbyggingen av helårsvegen regnes som et stort og omfattende vegprosjekt. Med begrensede ressurser som er tilgjengelig via de ordinære offentlige budsjetttrammene for fylkes- og riksveger vil det være vanskelig å gjennomføre en slik utbygging uten annen supplerende finansiering. Med et tilsvarende engasjement på fylkesnivå vil en kanskje kunne regne med å få finansiert halvparten av prosjektet via slike budsjetter.

Avgiftsfinansieringen vil kunne bidra med maksimal en fjerdedel av investeringskostnadene.

Etter vår vurdering vil kommunene og/eller private instanser måtte bidra med direkte investeringstilskudd til finansieringen av prosjektet. Vurderingene våre indikerer en minimumsandel på 20 prosent (80 mill. kr.) for å få fullfinansiert prosjektet. Men det er stor sannsynlighet for at dette beløpet vil måtte økes.

De årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene på 5 mill. kr. forutsettes i utgangspunkt dekket via de ordinære vegbudsjetter. Avhengig av statens og fylkenes budsjetter vil det kunne oppstå behov for at kommunene og/eller private instanser vil måtte bidra til å dekke deler av drifts- og vedlikeholdskostnader for å sikre en stabil driftssituasjon.

6. Samlet Konklusjon

Lite trafikkgrunnlag i vinterhalvåret

Sannsynligheten for en sterk ubalanse i vegens trafikkgrunnlag mellom sommerhalvåret og vinterhalvåret er stor. Tiltakene for å få vegen oppgradert til helårsveg vil relativt raskt kunne medføre trafikkavvisningseffekter under sommerhalvåret som tilsvarer store deler av trafikkgrunnlaget i vinterhalvåret. Det er stor mulighet for at gevinstene ved utvidelsen av trafikkperioden utjevnes av et redusert trafikkgrunnlag i sommerhalvåret.

Vinterstedet Hovden vil kunne ha relativt stor nytte av en helårsveg

En utbygging av Brokke-Suleskarvegen til helårsveg vil først og fremst ha betydning for Hovden-området. De som driver hotell og andre overnattingstilbud ser for seg en klar økning av rogalendinger fra Jæren som vil gå på ski og benytte de mange aktivitets-tilbudene gjennom store deler av vintersesongen.

De som leier ut hytter ser på mulighetene ved en åpning av vintervegen på samme måten. Utbygging av nye hytter og tilrettelegging av nye hyttefelt blir framhevet som positive effekter på sikt.

Dersom det viser seg at en vinteråpen veg vil føre til betydelig økt turisttrafikk fra Rogaland, vil det også kunne gi noen positive ringvirkninger i annen næringsvirksomhet som leverer varer og tjenester til turistnæringen. Likevel vil denne effekten være nokså marginal. Den vil trolig ikke gi noen nye arbeidsplasser, men kunne bidra noe til å styrke driftsgrunnlaget for eksisterende butikker o.l.

For turistnæringen utenom Hovden er det sommerturismen som er absolutt viktigst. Det gjelder både de ulike overnattingsbedriftene og kulturbedriftene og -institusjonene. For disse vil en vinteråpen veg ha minimal betydning.

Når det gjelder produksjonsbedriftene i øvre Setesdal, er det med ett klart unntak ingen som ser for seg noen klar ekspansjon eller påtakelig markedsutvidelse som følge av en helårsveg over Brokke-Suleskar.

Konklusjonen er derfor klar: Vinterstedet Hovden vil kunne ha relativt stor nytte av en helårsveg. For næringslivet ellers i Bykle og Valle vil effektene stort sett være marginale.

Behov for kommunale og/eller private investeringstilskudd og avgiftsfinansiering

Med 400 millioner kr i investeringskostnader må utbyggingen av helårsvegen regnes som et stort og omfattende vegprosjekt. Med begrensede ressurser tilgjengelig via de ordinære offentlige budsjetttrammene for fylkes- og riksveger vil det være vanskelig å gjennomføre en slik utbygging uten annen supplerende finansiering. Med et tilsvarende engasjement på fylkesnivå vil en kanskje kunne regne med å få finansiert halvparten av prosjektet via slike budsjetter.

Avgiftsfinansieringen vil kunne bidra med maksimal en fjerdedel for å få investeringen finansiert.

Etter vår vurdering vil kommunene og/eller private instanser måtte bidra med direkte investeringstilskudd til finansieringen av prosjektet. Våre vurderingene indikerer en minimumsandel på 20 prosent (80 mill. kr.) for å få fullfinansiert prosjektet. Det er stor sannsynlighet for at dette beløpet vil bli større.

Samlet konklusjon

Vegens trafikkgrunnlag i vinterhalvåret er svak. Trafikkavvisningseffekter knyttet til tunnelutbygging og en eventuell avgiftsfinansiering kan være betydelig i sommerhalvåret. De næringsmessige effekter ved byggingen av helårsvegen vil være relativt beskjedne i forhold til investeringsvolumet.

Samtidig tyder materialet på at det er et potensiale for videreutviklingen av Brøkke-Suleskarvegen i kombinasjon med regionale turisttilbudet i sommerhalvåret. Vi vil derfor foreslå at en i neste omgang konsentrerer seg på en "produktutvikling" i sommerhalvåret med målsetningen om å øke turisttilstrømningen til øvre Setesdal/vest-Telemark. En volumøkning i denne perioden vil etter vår vurdering kunne etableres til en brøkdel av de kostnadene en måtte bruke for å etablere helårsveg.

En satsing på et nærmere samarbeid mellom reiselivsnæringen, bilorganisasjonene og vegmyndighetene tilsvarende Vegdirektoratets reiselivsprosjekt²³, for å utvikle hele strekningen mellom Stavanger og Oslo til en turistveg av nasjonal betydning, bør vurderes. Vegkvaliteten kan bl.a. forbedres ved å bygge flere rasteplasser, stopp- og hvileplasser, utsiktspunkt og en visuell og estetisk opprydding langs vegen.

23 "I samferdselskomiteens innstilling til St. meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 ba komiteen departementet vurdere å ta initiativ til et nærmere samarbeid mellom reiselivsnæringen, biorganisasjonene og vegmyndighetene. Hensikten var å finne fram til tjenlige måter å videreutvikle og markedsføre vegen som ledd i et reiselivsprodukt" (kilde: Samferdselsdepartementet, Stortingsmelding nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007, Oslo 1997, side 76)

Litteratur

T. Flogenfeldt jr, "*Reisevaneundersøkelsen i øvre Setesdal sommeren 1991*", rapport Oppland distriktshøgskole nr. 12/ 92, Lillehammer 1992

L. Fridstrøm, "*Sterk trafikkvekst i sikte*", fagavis Samferdsel 06/97, Transportøkonomisk Institutt (TØI), Oslo 1997

O. I. Larsen, *Bompengeringen i Bergen - Erfaringer og virkninger på trafikken*, rapport TØI 0-1171, Oslo 1987

O. I. Larsen, R. Hjorthol, *Virkninger av bompengeringen på befolkningens reisevaner*, rapport TØI 0093/91, Oslo 1991

E. Leknes, R. Meissner, G. Heinzerling, K. Melberg, *Veiprosjekters ringvirkninger. Regionale omfordelings- og/eller realøkonomiske effekter?*, rapport RF-96/266, Stavanger 1996

E. Leknes, *RennRand - Seminnarrapport*, arbeidsnotat RF-97/135, Stavanger 1997

Bård Jervan, *Persektivanalyse for reiselivet i Aust-Agder*" (1997)

A. Rideng., "*Stor forbruksvekst i transportsektoren*", fagavis Samferdsel 08/97, Transportøkonomisk Institutt (TØI), Oslo 1997

Samferdselsdepartementet, *Stortings melding nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007*, Oslo 1997

I. Stangeby og B. Norheim, *Fakta om kollektivtrafikken*, TØI, Oslo 1995

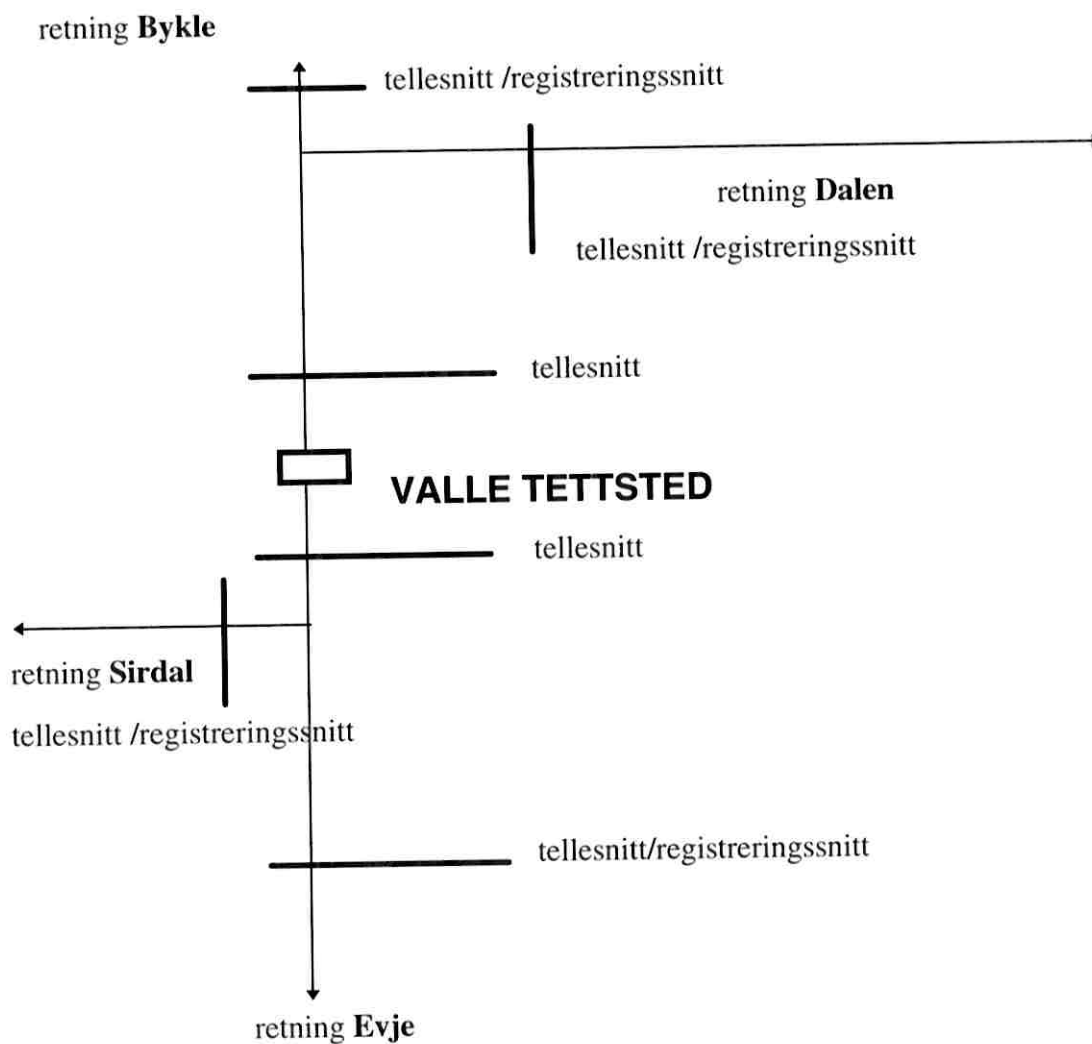
Statens Vegvesen, håndbok 063, *VegtrafikkteLLinger*, årlige utgaver, Oslo
Statens Vegvesen, *Håndbok 140, Konsekvensanalyser, Del I Prinsipper og metodegrunnlag*, Oslo 1996

Statistisk Sentralbyrå, *Statistisk årbok 1997*, Oslo 1997

VEDLEGG 1

Opplegget for trafikkregistreringen

Figuren nedenfor viser lokalisering av telle- og registreringspunktene.

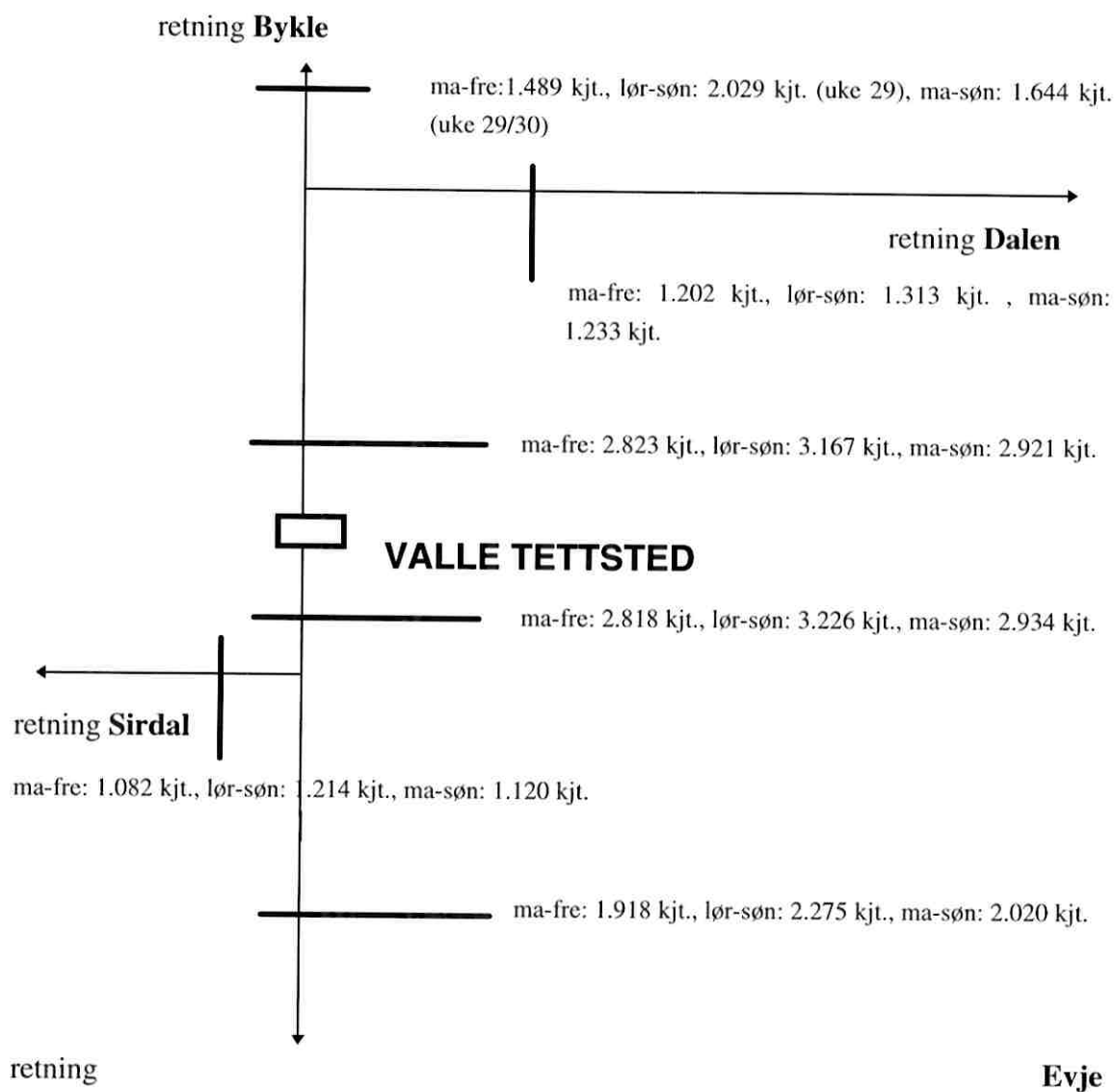


tre registreringsnivå:

1. tellinger i utvalgte vegsnitt (minimum 7 dager)
2. registrering av nummerskilt i utvalgte snitt (et døgn (tidsperiode))
3. vegkantintervju (et døgn (tidsperiode))

Resultatene av tellingene

Figuren nedenfor viser resultatene av tellingene i uke 30.



Resultater av vegkantintervjuene

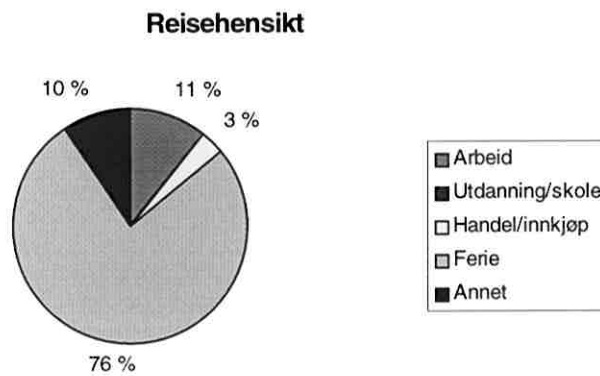
Tabell 1 gir en oversikt over totalt antall observasjoner fordelt på reisehensikt

Tabell 1.0 Totale observasjoner etter reisehensikt

Kode	Hensikt	Antall	Prosent
1	Arbeid	54	10,8
2	Utdanning/skole	0	0,0
3	Handel/innkjøp	17	3,4
4	Ferie	383	76,3
5	Annet	48	9,6
Sum		502	100

Figur 1 viser tallene presentert ovenfor.

Figur 1 Totale observasjoner etter reisehensikt



Tabell 2.0 Matrise destinasjoner - (alle hensikter inkludert, for destinasjonskoder se Tabell 3.1)

Start	End	A1	A2	A3	A4	A5	V1	V2	R1	R2	R3	R4	R5	R6	T1	T2	T3	T4	T5	T6	N1	N2	N3	N4	N5	N6	U1	U2	Sum
A1	7	1	1	1	2	7	0	20	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
A2	1	92	0	1	3	5	0	12	7	1	0	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	135
A3	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	14
A4	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	14
A5	3	3	0	0	1	8	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	23
V1	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
V2	15	4	0	0	0	2	1	5	0	0	0	1	2	1	10	1	0	2	0	1	1	3	16	0	0	0	0	0	64
R1	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	2	2	19	1	0	0	0	0	2	0	35
R2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	5
R3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
R4	3	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	12
R5	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
T1	0	1	1	0	3	0	0	16	2	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
T2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10
T3	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
T4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
T5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
T6	0	3	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10
N1	0	1	1	0	0	1	0	2	19	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
N2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N3	0	5	2	0	5	4	0	21	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	4	0	1	0	0	0	3	1	51
N4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
N5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
U2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	36	121	6	17	27	6	88	42	3	3	3	3	18	1	26	4	3	3	3	6	39	2	33	5	1	0	5	502	

Tabell 2.1 Matrise - hensikt arbeid (for destinasjonskoder se Tabell 3.1)

Start	End	A1	A2	A3	A4	A5	V1	V2	R1	R2	R3	R4	R5	R6	T1	T2	T3	T4	T5	T6	N1	N2	N3	N4	N5	N6	U1	U2	Sum
A1	A1	3	1	0	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
A2	A2	0	25	0	2	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	32	
A3	A3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A4	A4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A5	A5	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
V1	V1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
V2	V2	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
R1	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R2	R2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R3	R3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R4	R4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
R5	R5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R6	R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T1	T1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T2	T2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T3	T3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T4	T4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T5	T5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T6	T6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N1	N1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N2	N2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N3	N3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N4	N4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N5	N5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N6	N6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
U1	U1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
U2	U2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sum	Sum	4	30	0	3	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	54	

Tabell 2.3 Matrise - hensikt handel (for destinasjonskoder se Tabell 3.1)

Start	End	A1	A2	A3	A4	A5	V1	V2	R1	R2	R3	R4	R5	R6	T1	T2	T3	T4	T5	T6	N1	N2	N3	N4	N5	N6	U1	U2	Sum	
A1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A2		0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	
A3		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A4		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A5		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
V1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
V2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R3		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R4		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R5		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
R6		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T3		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T4		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T5		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T6		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N3		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N4		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N5		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N6		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum		0	15	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	17	

Tabell 2.4 Matrise - hensikt ferie (for destinasjonskoder se Tabell 3.1)

Start	End	A1	A2	A3	A4	A5	V1	V2	R1	R2	R3	R4	R5	R6	T1	T2	T3	T4	T5	T6	N1	N2	N3	N4	N5	N6	U1	U2	Sum
A1	3	0	1	1	5	0	17	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	
A2	0	23	0	1	2	0	11	7	1	0	0	1	1	0	3	1	0	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0	58	
A3	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	14	
A4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	12	
A5	3	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	13	
V1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	10	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	6	
V2	14	3	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	2	1	1	0	3	2	0	1	16	1	0	0	0	0	0	58	
R1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	32	
R2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	
R3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	
R4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	9	
R5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
T1	0	1	1	1	3	0	15	2	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	
T2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
T3	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
T4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
T5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
T6	0	3	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
N1	0	0	1	0	0	1	2	19	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	28	
N2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N3	0	5	2	0	4	0	20	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	4	0	1	0	0	0	1	50	
N4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
N5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
U1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
U2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sum	28	45	6	13	15	5	77	42	3	3	3	3	18	1	26	3	3	3	3	6	34	2	32	5	1	0	0	383	

Tabell 2.5 Matrise - hensikt annet (for destinasjonskoder se Tabell 3.1)

Start	End	A1	A2	A3	A4	A5	V1	V2	R1	R2	R3	R4	R5	R6	T1	T2	T3	T4	T5	T6	N1	N2	N3	N4	N5	N6	U1	U2	Sum
A1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
A2	1	1	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
A3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
A5	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
V1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
V2	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
R1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
R2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
R3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
N4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	4	31	0	0	1	5	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	48

Tabell 3.1 Destinasjonskode

Kode	Rogaland	Kode	Telemark	Kode	Aust-Agder	Kode	Vest-Agder	Kode	Norge og utland
R1	Stavanger	T1	Vinje	A1	Bykle	V1	Sirdal	N1	Oslo
	Sandnes	T2	Tokke	A2	Valle	V2	resten av Vest-Agder		Akershus
	Sola	T3	Seiljord	A3	Bygland				Østfold
	Randaberg	T4	Hjartdal	A4	Evje og Hornes				Vestfold
	Rennesøy	T5	Notodden	A5	Lillesand				Buskerud
R2	Gjesdal	T6	Telemark forøvrig		Grimstad			N2	Hedmark
R3	Hå				Arendal				Oppland
	Klepp				Tvedestrand				Sør-Trøndelag
	Time				Risør				Hordaland
R4	Bjerkreim				Gjerstad			N3	Sogn og Fjordal
	Eigersund				Vegårshei			N4	Møre og Romsd
	Sokndal				Froland			N5	Nord-Trøndelag
	Lund				Birkenes				Nordland
R5	Sauda				Iveland			N6	Troms
	Suldal				Åmli				Finnmark
	Hjelmeland							U1	Norden forøvrig
	Strand							U2	Europa forøvrig
	Finøy							U3	Verden forøvrig
	Forsand								
R6	Haugesund								
	Karmøy								
	Utsira								
	Vindafjord								
	Tysvær								

VEDLEGG 2

xxxxxx Reiselivsbedrift - jfr. vedl. liste

4690 VALLE / TOKKE /
v/bedriftens leder



Deres ref.

Vår ref.

Stavanger

730/834451/JERE/AAFi

august 1997

Næringsmessige ringvirkninger av Brokke - Suleskardvegen som helårsveg

Setesdal Næringsfond som er et samarbeidsorgan for kommunene Bykle, Valle, Bygland, Evje og Hornnes og Iveland, har i samband med utarbeiding av et distriktpolitisk handlingsprogram for Setesdalsregionen igangsatt et utredningsarbeid for å vurdere mulighetene for og ringvirkningene av å oppgradere Brokke-Suleskardvegen til helårsveg. Denne henvendelsen er en del av undersøkelsen for å finne de næringsmessige ringvirkninger et slikt forbedret vegtilbud vil kunne innebære.

Dersom Brokke - Suleskardvegen blir oppgradert til helårsveg vil dette bl.a. bety at reisetiden fra Stavanger / Sandnes til Valle halveres fra omlag 5 timer i dag til omlag 2 ½ time, samt at vegstrekningen Brokke-Suleskard vil bli oppgradert til tofeltsveg. For reiselivsbransjen i Setesdalen vil dette bety at Jæren med en befolkning på omlag 220.000 blir mer aktuelt som marked også vinterstid. I den sammenheng ønsker vi å få *dine vurderinger* av hvilken betydning vinteråpning av Brokke - Suleskardvegen vil ha for din virksomhet. I tillegg har vi noen bakgrunnsspørsmål om virksomheten din.

1. *Hvor mange gjestedøgn hadde bedriften sist to år totalt og fordelt på vinter-(nov.-apr.) og sommersesong(mai-okt.)?*
2. *Hva var omsetningen siste to år (anslagsvis) ?*
3. *Hvor stor ledig overnattingskapasitet har bedriften hatt i februar, mars og april de siste to årene?*
4. *Hvor stor økning i antall overnattingsdøgn i perioden 15. november - 1. juni vil åpning av Brokke - Suleskardvegen vinterstid kunne innebære for din bedrift?*

Resultatene fra denne undersøkelsen vil kun bli benyttet som grunnlag for vurderinger av ringvirkninger for hele reiselivsbransjen i Setesdalen. Svar fra enkeltvirksomheter vil bli behandlet konfidensielt. Jeg vil ta kontakt med deg pr. telefon i uke 34 eller 35 for om mulig å få svar på spørsmålene. Dersom du ønsker det kan du ta kontakt med meg på telefon 51 87 51 19 eller på telefaks 51 87 52 00. På forhånd takk.

Med vennlig hilsen
RF-Rogalandsforskning

Jan Einar Reiersen
seniorforsker

Setesdal Bilruiter
4680 BYGLANDSFJORD
Att.: Gunnar Auestad



Deres ref.

Vår ref.

Stavanger

730/834451/JERE/AAFi

august 1997

Næringsmessige ringvirkninger av Brokke - Suleskardvegen som helårsveg


Setesdal Næringsfond som er et samarbeidsorgan for kommunene Bykle, Valle, Bygland, Evje og Hornnes og Iveland, har i samband med utarbeiding av et distriktpolitisk handlingsprogram for Setesdalsregionen igangsatt et utredningsarbeid for å vurdere mulighetene for og ringvirkningene av å oppgradere Brokke-Suleskardvegen til helårsveg. Denne henvendelsen er en del av undersøkelsen for å finne de næringsmessige ringvirkninger et slikt forbedret vegtilbud vil kunne innebære.

Dersom Brokke - Suleskardvegen blir oppgradert til helårsveg vil dette bl.a. bety at reisetiden fra Stavanger / Sandnes til Valle halveres fra omlag 5 timer i dag til omlag 2 ½ time, samt at vegstrekningen Brokke-Suleskard vil bli oppgradert til tofeltsveg. For reiselivsbransjen i Setesdalen vil dette bety at Jæren med en befolkning på omlag 220.000 blir mer aktuelt som marked også vinterstid. I den sammenheng ønsker vi å få *dine vurderinger* av hvilken betydning vinteråpning av Brokke - Suleskardvegen vil ha for din virksomhet. I tillegg har vi noen bakgrunnsspørsmål om virksomheten din.

1. *Hvor mange gjestedøgn hadde bedriften sist to år totalt og fordelt på vinter-(nov.-apr.) og sommersesong(mai-okt.)?*
2. *Hva var omsetningen siste to år (anslagsvis) ?*
3. *Hvor stor ledig overnattingskapasitet har bedriften hatt i februar, mars og april de siste to årene?*
4. *Hvor stor økning i antall overnattingsdøgn i perioden 15. november - 1. juni vil åpning av Brokke - Suleskardvegen vinterstid kunne innebære for din bedrift?*

Resultatene fra denne undersøkelsen vil kun bli benyttet som grunnlag for vurderinger av ringvirkninger for hele reiselivsbransjen i Setesdalen. Svar fra enkeltvirksomheter vil bli behandlet konfidensielt. Jeg vil ta kontakt med deg pr. telefon i uke 34 eller 35 for om mulig å få svar på spørsmålene. Dersom du ønsker det kan du ta kontakt med meg på telefon 51 87 51 19 eller på telefax 51 87 52 00. På forhånd takk.

Med vennlig hilsen
RF-Rogalandsforskning


Jan Einar Reiersen
seniorforsker

Hovden Badeland a.s

4695 HOVDEN

Att.: Joa Hovden

Hovden Jakt og Skytesenter

4695 HOVDEN

Att.: Tom Vatslid

Hovden Skisenter a.s

4695 HOVDEN

Att.: Jan Thor Tharaldsen

Skiservice Hovden

4695 HOVDEN

Att.: Arne Johan Mosfjeld

Hovden Turistservice a.s

4695 HOVDEN

Att.: Håvard Nygård

Bykle Gjestegard

4694 BYKLE

Pål Georg Ryningen

Hovdehytta Turisthytte

4695 HOVDEN

Att.: Helge Lie

Hovden Alpin Appartements

4695 HOVDEN

Att.: Arne Johan Mosfjeld

Hovden Appartementshotell

4695 HOVDEN

Att.: Unn Hovden

Hovden Fjellstoge

4695 HOVDEN

Att.: Bjørnar Møreskog

Hovden Høyfjellsenter

4695 HOVDEN

Att.: Mariann Baugerud

Hovdestøylen

Hotell & Hyttetun

5695 HOVDEN

Att.: Carl Otto Schjørn

Quality Hovden Høyfjellshotell

4695 HOVDEN

Att.: Ole P. Bruun

Hovden Hytteformidling

4695 HOVDEN

Att.: Jan Sletten

Norda Feriehus

4695 HOVDEN

Att.: Dirk Richter

Dansommer

Hovden Varesenter

4695 HOVDEN

**Att.: Inge Josefsen /
Ingrid Helle**

Sparebanken Sør

4695 HOVDEN

Att.: Petter Ross

IS Øvre Otra

4694 BYKLE

Att.: Reidar Mork

Bykle Vinduet

4694 BYKLE

Att.: Helga Domås

Setesdal Bilruter

4680 BYGLANDSFJORD

Att.: Gunnar Auestad

VEDLEGG 3

xxxxxx Trevare produserende bedrift mm. - jfr. vedl. liste

4690 VALLE / TOKKE / BYKLE
v/bedriftens leder



Deres ref.

Vår ref.

Stavanger

730/834451/JERE/AAFi

august 1997

Næringsmessige ringvirkninger av Brokke - Suleskardvegen som helårsveg

Setesdal Næringsfond som er et samarbeidsorgan for kommunene Bykle, Valle, Bygland, Evje og Hornnes og Iveland, har i samband med utarbeiding av et distriktpolitisk handlingsprogram for Setesdalsregionen igangsatte et utredningsarbeid for å vurdere mulighetene for og ringvirkningene av å oppgradere Brokke-Suleskardvegen til helårsveg. Denne henvendelsen er en del av undersøkelsen for å finne de næringsmessige ringvirkninger et slikt forbedret vegtilbud vil kunne innebære.

Dersom Brokke - Suleskardvegen blir oppgradert til helårsveg vil dette bl.a. bety at reisetiden fra Stavanger / Sandnes til Valle halveres fra omlag 5 timer i dag til omlag 2 ½ time, samt at vegstrekningen Brokke-Suleskard vil bli oppgradert til tofeltsveg. For Setesdalen vil dette bety at Jæren med en kjøpekraftig befolkning på omlag 220.000 og et næringsliv i vekst blir mer aktuelt som marked.. I den sammenheng ønsker vi å få *dine vurderinger* av hvilken betydning vinteråpning av Brokke - Suleskardvegen vil har for din virksomhet. I tillegg har vi noen bakgrunnsspørsmål om virksomheten din.

1. *Hvilke produkter og tjenester leverer bedriften ?*
2. *Vil bedriften vurdere Jæren som et aktuelt marked for noen av disse produktene / tjenestene ved vinteråpning og oppgradering av vegen Brokke - Suleskard?*
3. *Hvor store leveranser (ant. mill kr.) til Jæren-markedet pr. år vurderes å være oppnåelig?*
4. *Vil eventuelle leveranser til Jæren-markedet innebære en økning av bedriftens produksjon eller kon en endring av leveransestrukturen?*

Resultatene fra denne undersøkelsen vil kun bli benyttet som grunnlag for vurderinger av mulige ringvirkninger for hele næringslivet i Setesdalen. Svar fra enkeltvirksomheter vil bli behandlet konfidensielt. Jeg vil ta kontakt med deg pr. telefon i uke 34 eller 35 for om mulig å få svar på spørsmålene. Dersom du ønsker det kan du ta kontakt med meg på telefon 51 87 51 19 eller på telefaks 51 87 52 00. På forhånd takk.

Med vennlig hilsen
RF-Rogalandsforskning

Jan Einar Reiersen
seniorforsker



Deres ref.

Vår ref.

730/834451/JERE/AAFi

Stavanger

august 1997

Næringsmessige ringvirkninger av Brokke - Suleskardvegen som helårsveg

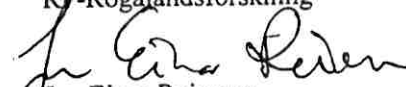
Setesdal Næringsfond som er et samarbeidsorgan for kommunene Bykle, Valle, Bygland, Evje og Hornes og Iveland, har i samband med utarbeiding av et distriktpolitisk handlingsprogram for Setesdalsregionen igangsatte et utredningsarbeid for å vurdere mulighetene for og ringvirkningene av å oppgradere Brokke-Suleskardvegen til helårsveg. Denne henvendelsen er en del av undersøkelsen for å finne de næringsmessige ringvirkninger et slikt forbedret vegtilbud vil kunne innebære.

Dersom Brokke - Suleskardvegen blir oppgradert til helårsveg vil dette bl.a. bety at reisetiden fra Stavanger / Sandnes til Valle halveres fra omlag 5 timer i dag til omlag 2 ½ time, samt at vegstrekningen Brokke-Suleskard vil bli oppgradert til tofeltsveg. For Setesdalen vil dette bety at Jæren med en kjøpekraftig befolkning på omlag 220.000 og et næringsliv i vekst blir mer aktuelt som marked.. I den sammenheng ønsker vi å få *dine vurderinger* av hvilken betydning vinteråpning av Brokke - Suleskardvegen vil har for din virksomhet. I tillegg har vi noen bakgrunnsspørsmål om virksomheten din.

1. *Hvilke produkter og tjenester leverer bedriften ?*
2. *Vil bedriften vurdere Jæren som et aktuelt marked for noen av disse produktene / tjenestene ved vinteråpning og oppgradering av vegen Brokke - Suleskard?*
3. *Hvor store leveranser (ant. mill kr.) til Jæren-markedet pr. år vurderes å være oppnåelig?*
4. *Vil eventuelle leveranser til Jæren-markedet innebære en økning av bedriftens produksjon eller kon en endring av leveransestrukturen?*

Resultatene fra denne undersøkelsen vil kun bli benyttet som grunnlag for vurderinger av mulige ringvirkninger for hele næringslivet i Setesdalen. Svar fra enkeltvirksomheter vil bli behandlet konfidensielt. Jeg vil ta kontakt med deg pr. telefon i uke 34 eller 35 for om mulig å få svar på spørsmålene. Dersom du ønsker det kan du ta kontakt med meg på telefon 51 87 51 19 eller på telefaks 51 87 52 00. På forhånd takk.

Med vennlig hilsen
RF-Rogalandsforskning


Jan Einar Reiersen
seniorforsker

Rysstad Laftebygg
4692 RYSSTAD
Att.: Hallvard K.Rysstad

Setesdal Handlaft
4692 RYSSTAD
Att.: Jon K.Rysstad

Straume Handlaft
4692 RYSSTAD
Att.: Olav Straume

Valle Handlaft
4692 RYSSTAD
Att.: Svein Uppstad

Stock AS
4692 RYSSTAD
Att.: Arne Hidle

Valle Modellverksted
Kristiansand Jernstøperi
Dalanev. 51
4600 KRISTIANSAND
Att.: Roland

Nomeland Anleggsmaskiner
4692 RYSSTAD
Att.: Saavi Nomeland