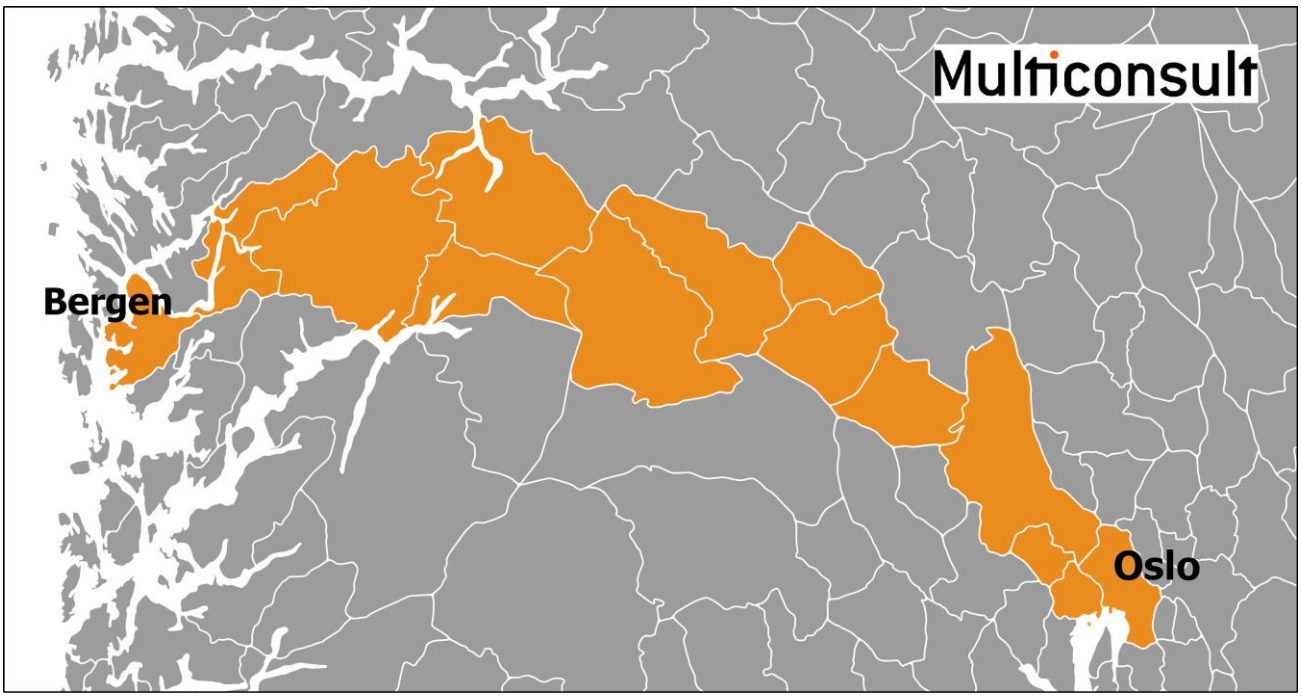
RAPPORT

Bergensbanens potensial for verdiskaping



Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

RAPPORT

Multiconsult

OPPDRAG	**Bergensbanens potensial for verdiskaping**	DOKUMENTKODE	10223302-01-TVF-RAP-00
OPPDRAGSGIVER	**Forum Nye Bergensbanen** **Regionrådet for Hallingdal** **Vossaløysinga**	OPPDRAGSLEDER	Bernt Sverre Mehammer
KONTAKTPERSON	Hilde Marie Magnusson	UTARBEIDET AV	Bernt Sverre Mehammer Mia Walle-Hansen

Sammendrag

Utbygging av Bergensbanen slik at samlet reisetid kommer ned i fire timer, betyr at reisetiden til Oslo eller Bergen ikke vil overstige to timer noe sted på Bergensbanen. Det betyr at områdene rundt alle stasjoner på strekningen blir vesentlig mer attraktive for etablering av næringsvirksomhet og boliger. Effekten blir sterkest for Hønefoss og Sundvollen på østsiden og Voss og Vaksdal på vestsiden, men vil også bety at forutsetningene for hele Hallingdal blir vesentlig endret. Hvor sterk denne effekten blir, vil blant annet avhenge av i hvilken grad man klarer å utnytte dette potensialet.

Med halvert reisetid vil Voss bli en integrert del av Bergensregionen. Det tilfører kvaliteter som gjør det lettere for regionen å tiltrekke seg topp internasjonal kompetanse, som er grunnlaget for fremtidig suksess for Vestlandets hovedstad.

Både Voss og Hallingdal er sterke reiselivsregioner. Vesentlig forbedring i togtilbudet med halvering av reisetiden fra Bergen til Voss og en time kortere reisetid til Oslo, flere avganger og økt driftssikkerhet, legger grunnlaget for sterk satsing på reiselivet i hele regionen. Eksemplene på investeringer som er planlagte og avhengige av investeringsbeslutning for Ringeriksbanen i denne rapporten, gir grunnlag for et firesifret antall nye varige arbeidsplasser i Hallingdal. Tilsvarende vil en beslutning om utbygging av dobbeltspor mellom Bergen og Voss gi nærmere tusen arbeidsplasser i Myrkdalen og Flåm alene. I tillegg kommer mange arbeidsplasser i byggeperioden.

Dette er ikke en uttømmende oversikt, men gir en anelse om verdiskapingspotensialet i denne regionen med et forbedret togtilbud. Kortere reisetid gir også grunnlag for å bygge opp et mer variert næringsliv, som gjør regionen mer robust for tilbakeslag i reiselivsnæringen. Kombinasjonen av å utnytte sterke stedskvaliteter lokalt med kortere reisetid til storbyene Oslo og Bergen og bedre muligheter for digital samhandling, gjør det mulig å øke verdiskapingen i regionen gjennom etablering av nye virksomheter, hjemmekontor og hyttekontor.

For å lykkes med verdiskapingen langs Bergensbanen må det bygges forretningsmodeller som gjør det enkelt for folk å velge tog fremfor bil. Eksempelvis bør det stå en shuttlebuss klar på togstasjonen som kan ta deg og bagasjen din til hytta, og det må finnes gode, pålitelige transportløsninger fra hytta til skibakken eller skisporet. Videre bør det legges til rette for at bedrifter kan drive virksomhet i umiddelbar nærhet til togstasjonene, både på Voss og i Hallingdal.

Innholdsfortegnelse

1 Ringeriksbanen og dobbeltspor Bergen-Voss er motorer for verdiskaping 5
2 Metode 5
3 Nye muligheter for pendling i et digitalisert arbeidsliv 6
4 Dobbeltspor Bergen-Voss er bra for Bergen, Voss og landet 6
4.1 Ny attraktivitet for Bergen 6
4.2 Voss 2.0 7
4.2.1 Befolkningsvekst 7
4.2.2 Reiseliv på Voss og omkringliggende områder 7
4.2.3 Øvrig næringsliv på Voss 9
4.3 Samlet vurdering av Vossebanens verdiskapingspotensial 11
5 Ringeriksbanen gir trøkk i Hallingdal 11
5.1 Ringvirkninger av vekst i Hønefoss 11
5.2 Togbasert reiseliv 11
5.2.1 Geilo 13
5.2.2 Hemsedal 14
5.2.3 Pers hotell på Gol 15
5.2.4 Bjørneparken i Flå 15
5.3 Øvrig næringsliv 16
5.4 Samlet vurdering av Ringeriksbanens verdiskapingspotensial 16
6 Oppsummering: Bergensbanens potensial for verdiskaping 17
7 Referanser 17

1 Ringeriksbanen og dobbeltspor Bergen-Voss er motorer for verdiskaping

Utbygging av Ringeriksbanen og Bergen-Voss med dobbeltsporet jernbane vil være en kommunikasjonsmessig revolusjon for Ringerike og Voss. Det har mange positive konsekvenser knyttet til tilgjengelighet, mulighet for miljøvennlig transport og muligheter for dagens beboere. Denne rapporten tar for seg effekten dette har på mulighetene for å drive lønnsom næringsvirksomhet på Voss og i Hallingdal. Ringerike er ikke inkludert i denne rapporten.

God kommunikasjon har alltid vært en viktig kilde til vekst. Naturlige havner ble de viktigste byene da sjøfarten var den viktigste transportformen. Skysstasjoner ble utgangspunkt for byvekst i innlandet, og senere har jernbanestasjonene vært viktige drivere for byutvikling. Det skyldes at slike knutepunkt kan tilby større markeder – flere kunder, flere leverandører og flere arbeidstakere gjør dette til attraktive steder å etablere næringsliv.

Utbygging av Bergensbanen slik at samlet reisetid kommer ned i fire timer, betyr at reisetiden til Oslo eller Bergen ikke vil overstige to timer noe sted på Bergensbanen. Ringeriksbanen reduserer reisetiden med tog fra Hønefoss til Sandvika, Lysaker og Oslo med om lag en time. Reisetiden mellom Voss og Bergen halveres fra dagens 1 time og 20 minutter til 40 minutter med dobbeltspor mellom Arna og Voss. Antall avganger vil øke betydelig.

Det betyr at områdene rundt alle stasjoner på strekningen blir vesentlig mer attraktive for etablering av næringsvirksomhet og boliger. Effekten blir sterkest for Hønefoss og Voss, men dette vil gjøre forutsetningene for næringsvirksomhet betydelig bedre også i Hallingdal, indre Hardanger og indre Sogn. Dette er regioner som i dag er sårbare som følge av ensidig næringsliv, særlig knyttet til reiseliv. Hvor sterk effekten på verdiskapingen i regionen blir, vil blant annet være avhengig av i hvilken grad man klarer å utnytte potensialet som bedre togtilbud gir.

I denne rapporten kartlegges Bergensbanens mulige verdiskapingseffekter, og hvordan det best mulig kan tilrettelegges for at verdiskapingen realiseres. Rapporten utforsker hvilke planer som foreligger hos noen lokale næringsaktører og andre interessenter med tilknytning til stasjonsbyene, som kan si noe om realismen i at investeringene i Bergensbanen fører til vekst.

2 Metode

Multiconsult har gjennomført intervjuer med representanter fra lokale interesseorganisasjoner, kommuneadministrasjon og lokalt næringsliv. Målet med intervjuene har vært

- å identifisere konkrete investeringsprosjekter som vil realiseres dersom Ringeriksbanen og Bergen-Voss bygges ut, men som vil forsinkes eller ikke bli bygd uten,
- synliggjøre potensial for næringsutvikling i stor skala som muliggjøres av utbygging av Ringeriksbanen og Bergen-Voss
- vise hvordan klimaet for generell næringsutvikling påvirkes av bedre togforbindelse til Oslo og Bergen

Målet med bedriftsintervjuene har vært å fremskaffe eksempler som tilsier at Bergensbanen muliggjør vekst som ellers ikke ville vært mulig. I etterkant av samtalene har næringslivsaktørene mottatt en skriftlig forespørsel med følgende formulering:

Dersom det våren 2021 tas en investeringsbeslutning om Ringeriksbanen, har du eksempler på investeringer som vil bli gjennomført, og som foruten investeringsbeslutning om Ringeriksbanen hadde blitt gjennomført med betydelig forsinkelse (mer enn 3 år)?

Hensikten med en tydelig forespørsel som dette har vært å skille virkningene av Bergensbane-prosjektet fra verdiskaping som uansett vil skje i de allerede voksende stasjonsbyene.

3 Nye muligheter for pendling i et digitalisert arbeidsliv

Flere studier viser at 45 minutter er en gjennomsnittlig smertegrense for reisetid til arbeid (TØI, 2012). Til store byer kan man pendle lenger, mens til små byer pendler man kortere. Pendlere som har mulighet til å reise med tog pendler lenger enn andre pendlere.

De planlagte investeringene i Ringeriksbanen og Bergen-Voss vil ha enorm betydning for fremtidig pendling mellom Oslo og Hønefoss og Bergen og Voss, og det er grunn til å tro at pendlingen fra nedre del av Hallingdal til Hønefoss, Sandvika og Oslo vil øke.

Forbedrede pendlermuligheter må sees i lys av hvordan digitalisering har forandret arbeidslivet de siste årene, og virkelig skutt fart under koronapandemien. Pandemien har tvunget bedrifter til å omstille arbeidsmetodene sine gjennom digital samhandling, på måter som selv de mest framtidsrettede bedriftene ikke kunne forestille seg. En nylig gjennomført analyse fra arbeidsmarkedet i Norge anslår at antall hjemmekontordager vil dobles etter korona (Urbanet Analyse, 2020).

Det kommer til å bidra til å gjøre det lettere for arbeidstakere å pendle lenger. Dette åpner også for at folk kan jobbe mer fra hytta for eksempel på Voss eller i Hallingdal, uten at det går på bekostning av produktiviteten. Til sammen gir dette gode utsikter for økt verdiskaping i regionene som vurderes i denne rapporten.

4 Dobbeltspor Bergen-Voss er bra for Bergen, Voss og landet

Halvert reisetid og flere avganger vil gjøre Voss til en integrert del av Bergen. Det har selvsagt størst konsekvenser for Voss som går fra å være en småby med relativt lite drahjelp fra verden rundt, til å bli en del av Norges nest største byregion. Men dette er også viktig for Bergen. Voss har kvaliteter som gjør Bergensregionen mer attraktiv, og kan øke sannsynligheten for å bygge verdensledende kompetansemiljøer i regionen. I tillegg vil dette ha betydning særlig for reiselivet i indre deler av Vestland fylkeskommune, indre Hardanger og indre Sogn.

Hensynet til sikkerhet er et tungtveiende argument for forbedringer av både jernbane og vei mellom Voss og Bergen. I dag har de reisende valget mellom en ras- og ulykkesutsatt E16 med lav hastighet eller en rasutsatt jernbanestrekning med lav hastighet. Strekningen er ofte stengt, og omkjøringsveiene er lange og med enda dårligere standard.

4.1 Ny attraktivitet for Bergen

Teknologidrevet globalisering er et viktig bakteppe for vurdering av byregioners potensial for vekst og næringsutvikling. Nettbaserte løsninger bidrar til at en stadig større del av bedriftene går fra å konkurrere i kretsmesterskapet på Vestlandet til å delta i verdensmesterskapet. Det gjør det vanskeligere å lykkes, men potensialet for dem som faktisk lykkes, er kjempestort.

En konsekvens av globaliseringen er økt spesialisering, der det å være best på et lite område blir viktigere enn å være god på mye. En nødvendig forutsetning for en byregions suksess, blir dermed at de klarer å tiltrekke seg og beholde talenter som har eller kan utvikle den typen spisskompetanse.

Bergensregionen har mange sterke sider, med internasjonalt ledende miljøer innenfor sjømat, marin sektor og miljøer som Bergen Media City og Fintech-klynge. Imidlertid har de også noen klare

utfordringer der plassering, størrelse og vær gjør det krevende å vinne i konkurransen om internasjonale talenter.

Ved å inkludere Voss i Bergensregionen, tilføres kvaliteter som få andre storbyer kan konkurrere med. Med fjell, snø og alpinanlegg kan regionen tilby noe av det beste skitilbudet man kan ønske seg vinterstid. I sommerhalvåret kan man bruke fjorder og fjell til opplevelser på et nivå som gir utfordringer på absolutt alle ønskede nivåre. Profileringen som verdens ekstremsporthovedstad gjør Voss til et av de mest attraktive stedene på kloden for en del unge og svært ressurssterke mennesker året rundt.

Med dobbeltspor fra Bergen til Voss og reisetid på 40 minutter, blir Voss i praksis en del av Bergen. Ekstremsportinteresserte kan bo på Voss og jobbe i Bergen sentrum. Hvis man går fra jobb kl 16 kan man være i bakken kl 17. Handelshøyskolen og Universitetet kan tilby studenter og ansatte løsninger som gjør det mulig å utnytte tilbudene på Voss utenom arbeidstid – for eksempel ved å legge lesesaler eller hele eller deler av studietilbud til Voss.

Dersom man både i Bergen og Voss arbeider målbevisst for å utnytte potensialet, vil et førsteklasses togtilbud mellom Bergen og Voss bidra til å løfte hele Bergensregionens muligheter for å lykkes i den internasjonale konkurransen. Dette kan vise seg å være den viktigste effekten på verdiskapingen i regionen av dobbeltsporinvesteringen.

4.2 Voss 2.0

Voss med dobbeltspor vil bli en helt annen by enn de er i dag. Voss vil bli et svært attraktivt sted å bo for folk som jobber sentrumsnært i Bergen. Reiseliv som er dagens hovednæring på Voss, vil få et betydelig utvidet marked. Det vil også bli vesentlig mer aktuelt å drive andre typer næringsvirksomhet på Voss.

4.2.1 Befolkningsvekst

Tog er pendlernes favoritt med et behagelig og forutsigbart transporttilbud. Med 40 minutters reisetid og mange avganger vil Voss bli et veldig mye mer aktuelt sted å bo for folk som jobber i Bergen. Det gjelder særlig for folk som setter pris på tilbudene Voss kan tilby eller som har en tilknytning til Voss.

I de samfunnsøkonomiske analysene som er gjort av dobbeltspor (og veiutbygging), er det forutsatt en befolkningsutvikling tilsvarende SSBs middelalternativ for befolkningsutvikling (MMMM). For Voss utgjør det en vekst på knapt 400 fra 15 700 (01.01.2020) til 16 100 i 2050, mens Vaksdal kommune forventes å få en befolkningsnedgang fra om lag 4000 i dag til 3800 i 2050 (SSB, 2020).

Det er åpenbart at det er en prognose som vesentlig undervurderer befolkningsutviklingen kommunene vil oppleve med utbygging av dobbeltsporet. Det er sannsynlig at både Voss og Vaksdal vil bli blant kommunene med sterkest befolkningsvekst i et slikt scenario.

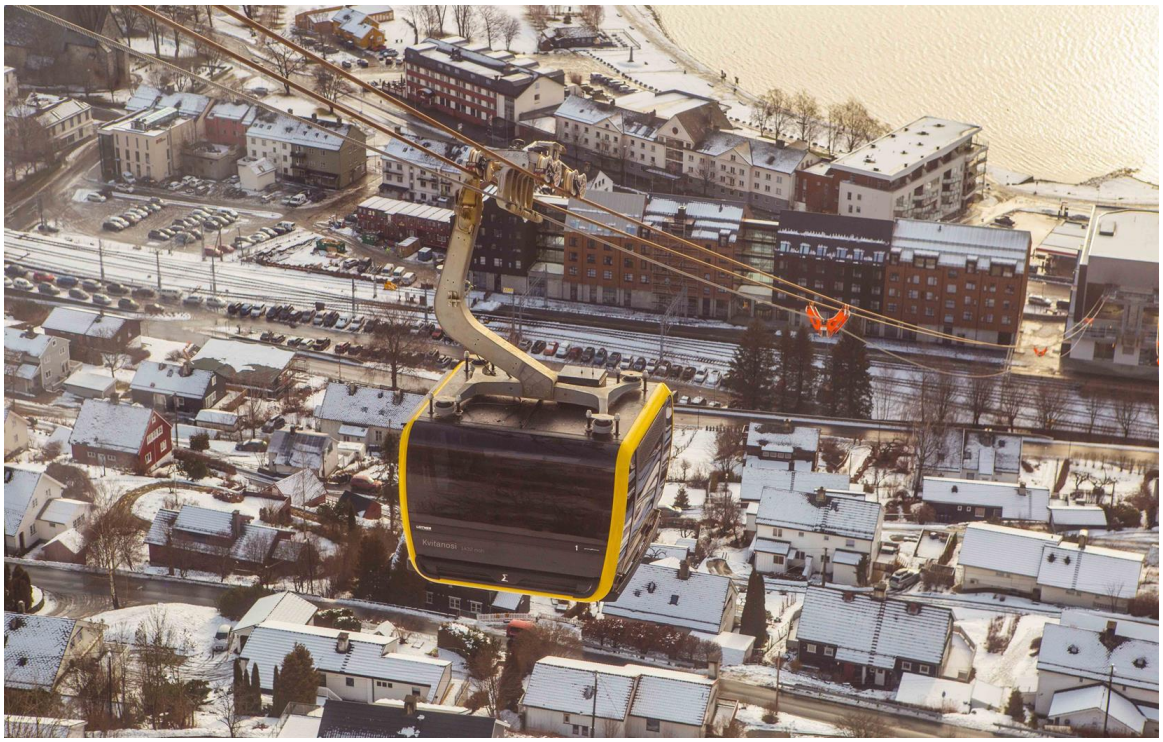
Voss kommune har tatt høyde for en befolkningsvekst på 8000 i sin planlegging. Uten at verken kommunen eller Multiconsult har gjort forsøk på å lage mer faglig underbygde prognoser for befolkningsutviklingen, virker kommunens anslag som mer realistisk, gitt det sterkt forbedrede togtilbudet.

4.2.2 Reiseliv på Voss og omkringliggende områder

Voss er et senter for reiseliv i indre deler av Vestland fylkeskommune, både som selvstendig destinasjon vinterstid, men også som et knutepunkt for fordeling av besøkende mellom tog og buss for reiser til Sogn og Hardanger.

De besøkende kommer fra Bergen, resten av Norge og resten av verden. Om lag 95 prosent av de besøkende til Flåm er internasjonale gjester. Allerede i dag kommer mange besøkende med toget. Tilbudet om gondol fra stasjonen direkte til fjellets topp gjør at forholdene ligger vel til rette for et integrert tilbud med toget. I dag kommer også mange av de besøkende med buss og privatbil. Reisen fra Myrkdalen til Bergen tar to timer uten kø, men tar i praksis minst tre timer på en søndag ettermiddag som følge av kø. I tillegg er veien ofte stengt på grunn av ras. Uansett reisemåte er uforutsigbar, utrygg og lite effektiv kommunikasjon til Bergen det som særlig bremser veksten i Vosseregionen.

Figur 4-1: Knutepunktet Voss med gondol



Halvert reisetid til Bergen vil innebære en dramatisk forbedring av markedsgrunnlaget for reiselivet i hele regionen. For Voss er tilgangen til flere besøkende i alpinanlegg, overnattingssteder og serveringssteder viktigst. Når bergensere lett kan ta en ettermiddagstur til Voss, og kombinere en tur i bakken med middag på en av spisestedene i bakken, og være tilbake i Bergen til leggetid, åpner det seg muligheter for langt større bruk av bakken.

Vosseområdet blir langt mer populært som hytteområde. Det reflekteres i investeringsplanene til hovedaktørene nedenfor.

Voss har også tilbud som er attraktive sommerstid. Mest kjent er kanskje ekstremsportmiljøet som er viktig for å profilere Voss og Bergensregionen. Det er imidlertid også en rekke tilbud for familier og folk uten spesiell erfaring fra fjellivet. Økt helårsbruk av området og infrastrukturen i reiselivet er sentralt for lønnsomheten i de fleste deler av reiselivsbransjen.

Det foreligger planer om betydelige investeringer i reiselivsnæringen på Voss og i Myrkdalen som baserer seg på bedre kommunikasjon med Bergen, og kommunen har tatt høyde for betydelig vekst i reiselivet i sin planlegging. Forholdene ligger derfor vel til rette for rask vekst i denne regionen, fra det er tatt investeringsbeslutning for utbygging av jernbanen. Følgende planer er konkretisert av de store aktørene på Voss:

Aurland Ressursutvikling (ARU):
• Forsering av leilighets-/tomteutvikling i Myrkdalen (har en regulert tomtebank på ca. 1900 enheter, og til sammen 3400 enheter godkjent i kommuneplanen). Investeringer på 10-12 milliarder kroner i hyttesektoren er mulig. • Raskare investeringer i utbygging av sentrum i Myrkdalen – næringsareal, spa/badeanlegg, aktivitetssenter for barn, sykkel etc. • 3-4 nye heiser for å ta imot økt tilstrømning av gjester • Nye overnattings- og serveringssteder på reisemål Myrkdalen • Forsering av investeringer i reisemål Flåm – nytt hotell, spa/velvære, mathall, gondol, utkikkspunkt Vatnahalsen etc. Det anslås at K5 kan gi en firedobling av virksomheten i Voss. Det tilsier om lag 800 nye arbeidplasser.
Voss Resort
• Raskere utbygging av fritidsboliger i Bavallen, om lag 5-600 enheter • 3-5 nye heiser på fjellet for å ivareta flere gjester • Raskere utvikling av aktivitetstilbudet rundt Voss Gondol og Hangursområdet

Dette kommer i tillegg til allerede gjennomførte investeringer som er gjort for å hente ut gevinsten av bedre samferdselsløsning til Bergen, som gondol og anleggene i Myrkdalen. Som eksemplene viser, vil virkningene også gi et stort løft for Flåm og Flåmsbanen, som kan tilby de reisende et mye raskere togtilbud fram til Myrdal. Det vil styrke tilbud som *Norway in a nutshell* og andre tilbud til turister. Med tog fra Bergen til Myrdal og Flåm, elferge fra Flåm til Gudvangen og elbuss fra Gudvangen til Voss, gir dette en tydelig bærekraftsprofil for et av norsk reiselivs mest kjente produkt – med utslippsfri transport på hele rundreisen.

Bedre forbindelse Bergen-Voss vil også gjøre det mye enklere for reisende med individuelle planer til Sogn eller indre Hardanger.

4.2.3 Øvrig næringsliv på Voss

Bedre togtilbud til Bergen vil bidra til et mer omfattende og robust næringsliv på Voss. I kapittel 4.1 viser vi hvordan dette kan ha betydning for hele Bergensregionens attraktivitet for næringsutvikling. I tillegg er det en rekke effekter som vil bidra til å styrke næringslivet på Voss.

Større befolkning gir grunnlag for et mer omfattende tjenestetilbud – handel, servering, håndverkere, helse osv. Dette forsterkes av en større reiselivsnæring som også trenger en rekke tjenester.

Redusert avstand til Bergen og økt befolkning gir også grunnlag for fremvekst av generelt næringsliv. I slike sammenhenger er man særlig opptatt av virksomheter innenfor forretningsmessig tjenesteyting. Siden dette er næringer som primært finnes i storbyer, vil ikke dette etableres før Voss reelt sett har blitt en del av Bergensregionen. Etter utbygging av jernbanen vil det derfor forventes at Voss over tid får en bredere sammensetning av næringslivet, noe som gir økt robusthet, økt total verdiskaping og økt produktivitet per sysselsatt. Alt dette er viktig for å bygge et bærekraftig lokalsamfunn på sikt.

Voss er allerede i gang med tilrettelegging for å kunne bygge 10 minutters-byen, der folk går til det aller meste. Et eksempel på dette er kommunens elektriske bysykler, et samarbeid mellom Vy og kommunen. Skal man reise lenger, er toget et grønt og spennende alternativ.

Spennende muligheter for oppstartsbedrifter

Med tilgang til storslått natur, snøsikre fjell om vinteren og arrangementer som Ekstremsportveko, bidrar til å tiltrekke seg unge, kreative entreprenører som ser verdien av å kombinere arbeid og lek i spektakulære omgivelser. Dette er et godt utgangspunkt for å dyrke fram et oppstartsmiljøer.

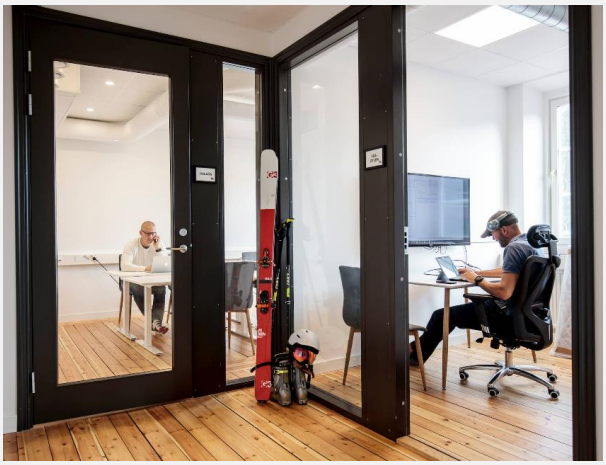
Arrangementet Startup Extreme har skapt en arena som knytter norsk natur, kultur og ekstremsport sammen med fremoverlente norske oppstartsbedrifter. Næringshagen på Voss er lokalisert i umiddelbar nærhet til stasjonen, og arbeider for å legge forholdene til rette for oppstartsbedrifter.

Utfordringen i dag er at tilgangen på kompetent arbeidskraft for bedrifter som lykkes, er vanskelig. Et forbedret togtilbud mellom Bergen og Voss vil gi tilgang til et langt større arbeidsmarked, og løse denne utfordringen, og bidra til et mer robust næringsliv med høyere verdiskaping.

Case: Unge entreprenører trekker til Åre

For mange nordmenn er Åre primært kjent som en skidestinasjon, men byen er også kjent som en av de viktigste knutepunktene for oppstartsbedrifter i Sverige. I mange år har næringslivet, kommunen og eiendomsbransjen jobbet for å styrke entreprenørskapet i byen, og resultatet er en fremvoksende innovasjonshub som gir ringvirkninger til hele regionen. Antall oppstartsbedrifter i Åre kommune er på samme nivå som i storbyregionene i Sverige, og i 2018 ble det nylig startet 16,8 bedrifter per 1000 innbyggere. Småbedrifter utgjør majoriteten av arbeidsplassene i og 80 prosent av jobbene i private selskaper i Åre kommune. 43 prosent av skatteinntektene kommer fra små selskaper og deres ansatte (Åre kommun, 2020).

God tilrettelegging har vært avgjørende for å få til denne utviklingen. Åre har utnyttet sitt komparative fortrinn, naturopplevelser og skimuligheter, og sammen med næringsliv og eiendomsbransjen muliggjort en rask vekst i etableringer og sysselsetting i kommunen. Utviklingen har gjort Åre til et attraktivt sted for unge, kreative arbeidstakere med skaperlyst og innovative ideer.



Mange av oppstartsbedriftene i Åre er tilknyttet samlingsstedet *House Be*, et coworking space for teknologigründere. I tillegg til arbeidsplassen har selskapene også tilgang til finansiering, coaching og andre støttende tiltak i kommunen. Tilsvarende tilbud finnes i Næringshagen på Voss.

Evanger kraftverk

Kraftverket på Evanger, som er BKKs største kraftverk, er en lokal ressurs for Voss. Det arbeides med å etablere overføringskabler fra indre til ytre deler av Vestland i forbindelse med etablering av kraftkrevende industri i ytre deler av fylket. Dette er dyrt og omstridt på grunn av store naturinngrep, i tillegg til at det er tap av effekt i overføringslinjene. Forbedret togtilbud til Bergen bør gjøre det enda mer aktuelt å utnytte mer av energien nærmere kraftverket.

4.3 Samlet vurdering av Vossebanens verdiskapingspotensial

Halvert reisetid, flere avganger og forutsigbart togtilbud gir et voldsomt potensial for vekst på Voss. Utnyttelse av dette potensialet krever samarbeid mellom private investorer, eksisterende bedrifter, oppstartsmiljøet og kommunen. Det handler om at Voss skal utvikles som reiselivsdestinasjon, bosted og som etableringssted for fremadrettede bedrifter.

Når reisetid halveres vil Voss og Bergen bli ett integrert arbeidsmarked. Pendleravstanden vil oppleves som akseptabel av de fleste, noe som gjør det mulig å bo i Voss og arbeide i Bergen. Det er også naturlig at flere bergensere kommer til å bruke hytta på Voss mer, jf. betraktninger om økt bruk av hjemmekontor, og at flere vil skaffe seg hytte på Voss.

Vel så viktig er betydningen integrering av Voss har for Bergensregionen. I kampen om de fremste talentene, vil kvalitetene Voss kan tilby gjøre regionen mer attraktivt for en svært ressurssterk gruppe unge mennesker.

5 Ringeriksbanen gir trøkk i Hallingdal

Ringeriksbanen gir en reisetid mellom Hønefoss og Sandvika på 20 minutter, 50 minutter mindre enn i dag. Det vil kjøre tog hver halvtime. Dette er en revolusjon i attraktiviteten til Hønefoss, Sundvollen og omkringliggende områder, og gir også betydelige endringer i mulighetene til reiselivet i Hallingdal. I rapporten dokumenterer vi konkrete investeringsplaner flere steder i dalen som vil realiseres dersom det fattes en investeringsbeslutning for Ringeriksbanen.

I dette kapittelet vurderes det hvordan Ringeriksbanen vil påvirke verdiskapingen i Hallingdal, med fokus på reiselivsnæringen.

5.1 Ringvirkninger av vekst i Hønefoss

Mens dobbeltspor til Bergen gjør Voss til en del av Bergensregionen, gjør Ringeriksbanen Hønefoss, Sundvollen og resten av Ringerike til en del av Osloregionen. Effekten for Hønefoss forventes å bli enda sterkere enn på Voss fordi Oslo er større enn Bergen og fordi forbedringen i reisetilbudet for pendlere blir enda sterkere.

Dette gir ringvirkninger i nedre del av Hallingdal. Antall arbeidsplasser på Hønefoss vil øke markant, og nedre del av Hallingdal vil være aktuell som bosted for folk som jobber i Hønefoss – i hvert fall fra Flå og sørover. Det vil for eksempel gjelde i par der den ene parten har jobb lokalt, og den andre pendler til Hønefoss, Sandvika og Oslo. Med løsninger for hjemmekontor enkelte dager kan dette også være aktuelt noe lenger nord i dalen, jf. kapittel 3.

I de samme områdene vil det også være lettere å starte opp virksomheter som i tillegg til det lokale markedet, betjener Hønefoss og flatbygdene i Ringerike og Modum.

5.2 Togbasert reiseliv

Hallingdal er en reiselivsregion der Geilo, Hemsedal og Gol er de største vinterdestinasjonene, men der også flere av de øvrige stasjonsbyene har en ganske omfattende reiselivsnæring i tilknytning til hoteller, alpinanlegg og hytteområder. Flere steder arbeider også med å utvikle et tilbud i sommerhalvåret som gir større grad av helårsdrift. Geilo har for eksempel like stort belegg i sommerhalvåret som i vintersesongen. Hallingdal er også en inngangsport til fjellturer sommer og vinter.

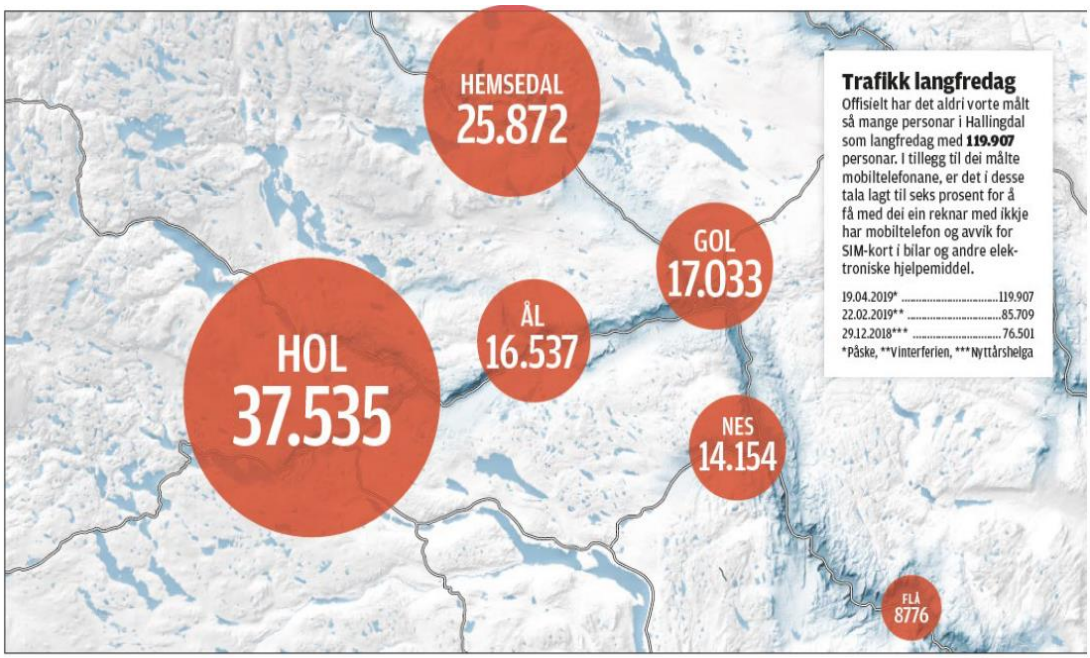
Ifølge en rapport fra Menon Economics (2019) var det mer enn 3,6 millioner gjestedøgn i Hallingdal i 2018 og det har blitt beregnet at tilreisende til dalen legger igjen i overkant av 2,3 milliarder kroner

årlig. Samme rapport viser at tilreisendes forbruk i 2018 la grunnlag for en verdiskaping på drøyt 800 millioner kroner i det reiselivsrettede næringslivet i Hallingdal (Menon Economics, 2019). Trolig er tallene enda høyere – TØI har anslått at antall overnattinger er 4,8 millioner i Hallingdal, og at gjestene har et samlet forbruk på rundt 2,7 milliarder kroner i forbindelse med besøket (TØI, 2017).

Metode for å beregne gjestedøgn i kommersielle senger og hyttemarkedet har store svakheter. Hallingdal har de siste to årene brukt teledata som hjelpemiddel i forbindelse med beredskap. Systemet har gitt tall for hvor mange personer som oppholder seg i regionen til enhver tid. Ut fra disse målingene ser en at antall gjestedøgn er vesentlig høyere enn anslagene til TØI. Tallmaterialet er nå til videre analyse.

Per i dag kommer de aller fleste tilreisende med bil. Kun 5 prosent av de tilreisende bruker tog, og de fleste av disse er vestlendinger som kommer til Geilo. Det har selvsagt sammenheng med lang reisetid med tog til Hallingdal for reisende fra Osloområdet, manglende kapasitet på toget og dårlig regularitet. Figur 5-1 viser at det var rekord i antall personer i Hallingdal påsken 2019. Med en bilandel på 5 prosent kan det anslås at bare 6000 av de nærmere 119 000 besøkende i dalen denne påsken, kom med tog.

Figur 5-1. Utklipp fra Hallingdølen i påsken 2019, som viser rekord i antall personer i Hallingdal. Kilde: (Regionrådet for Hallingdal, 2020)



Figur 5-2. Stadig flere reiser til Hallingdal, men majoriteten kommer med bil. Foto: (Regionrådet for Hallingdal, 2020)

Ringeriksbanen vil innebære en kraftig forbedring av reisetilbudet med tog. Det vil gjøre det aktuelt for flere av dagens besøkende å bruke tog i stedet for bil. Det vil også bidra til at flere vil ønske å benytte Hallingdal til helger og ferier. Redusert reisetid og bedre kapasitet på toget vil også styrke Hallingdal i konkurransen med andre destinasjoner, og vil for eksempel bli et godt alternativ for mange i Oslo og på Oslos vestside.

For å utnytte dette potensialet arbeider reiselivsnæringen i Hallingdal med hva de må gjøre for å utnytte dette potensialet. Blant mange elementer i en slik plan inngår betydelige investeringer i bygg, skianlegg og andre elementer. I arbeidet med rapporten er det hentet inn data om omfang av planlagte investeringer og forventet effekt av dette på arbeidsplasser og omsetning. Dette er investeringer og vekst som er avhengige av en investeringsbeslutning for Ringeriksbanen for å bli realisert.

Geilo, Hemsedal og Gol med Golsfjellet er de største aktørene. I analysene er det hentet data fra noen av disse aktørene. Aktører som Bjørneparken i Flå og Pers hotell på Gol er tatt med for å vise noe av spennet i reiselivsnæringen i Hallingdal.

5.2.1 Geilo

Geilo er den destinasjonen som har høyest andel togreisende i dag, hovedsakelig blant reisende fra Bergen som foretrekker Bergensbanen framfor en uforutsigbar riksveg 7 vinterstid. De har derfor behov for sikker og tilstrekkelig infrastruktur for å ta imot gjester uten bil, med god interntransport mellom hoteller og hytteområder og stasjon, alpinanlegg og sentrum, et godt utbygd tilbud om tjenester til hyttefolk – for eksempel varelevering og renhold.

Hovedaktørene innen reiseliv på Geilo er Geilogruppen og Geilo Holding/SkiGeilo. De anslår at omsetningen deres vil dobles med bedre markedstilgang gjennom Ringeriksbanen og dobbeltspor mellom Voss og Bergen. Tabellen nedenfor viser oversikt over de viktigste prosjektene de har på gang.

Tabell 5-1. Investeringer som vil gjennomføres på Geilo ved realisering av Ringeriksbanen

Geilo Holding: Taubanetomta/Geilo Gondol
Reetablering av taubanen på Geilo med bygging av ny gondol fra Taubanen/Geilo stasjon, opp på Geilotoppen og ned til Havsdalen. • Investeringer: Kr. 300 mill. • Antall nye arbeidsplasser: 15-20 direkte, gir grunnlag for utbygging av Havsdalen. • Omsetning 120 mill (inkl. SkiGeilo virksomhet)
Geilo Holding: Utleiesenger
Utbygging av leiligheter/mulige utleiesenger/hotell i de neste 15 årene med til sammen nærmere 10 000 senger. • Investeringer: 8-10 milliarder. • Antall nye arbeidsplasser: Potensielt flere hundre nye arbeidsplasser. • Årlig omsetning ved komplett ferdigstillelse: 500 millioner til 1 milliard
Geilogruppen
Utbygging av Vestlia Resort, Highland Lodge, Bardøla Høyfjellshotell og Haugs Hotell (nytt), til sammen 2 200 nye senger. • Investeringer (leiligheter/varme senger): Kr 1,2 milliarder. • Antall nye arbeidsplasser: 150 • Omsetning ved salg av påbegynte og planlagte leiligheter: kr 900 millioner. Årlig omsetning med varme senger: kr 350 millioner (hotell) ved fullt belegg, pluss 80 millioner (hyttegrend) ved komplett ferdigstillelse.

Samlet vil bindende vedtak om å forbedre togtilbudet til Geilo fra Oslo og Bergen utløse et tosifret antall milliarder i investeringer i reiselivsnæringen, med nærmere 1000 nye arbeidsplasser.

5.2.2 Hemsedal

Hemsedal har per i dag 6000 kommersielle senger med 90 prosent dekning fra januar til mai, noe som utgjør til sammen 800 000 gjestedøgn. 2000 nye senger er under etablering, og Hemsedal vil da passere 1 million gjestedøgn.

Hovedinvestor i Hemsedal er Skistar som eier en rekke andre vintersportsdestinasjoner, og der konsernets investeringer rutes dit de forventer høyest avkastning.

På tross av interntransporttilbud som gjør at de besøkende klarer seg uten bil under oppholdet, har toget en svært liten andel av de reisende til Hemsedal. En del kommer med buss, men hoveddelen kommer med privatbil. Nærmeste togstasjon er Gol, og busstilbudet videre til Hemsedal er begrenset.

Med et bedre togtilbud vil Skistar gå i dialog med Viken fylkeskommune og Vy for å etablere et korresponderende busstilbud mellom Gol og Hemsedal som Skistar vil bruke i sin markedsføring for å øke antall gjester. Det vil kunne inkludere løsninger for bagasjehåndtering fra innsjekk på første transportmiddel for eksempel for passasjerer med DFDS fra København til Oslo.

Skistar har ikke gjort analyser av hva Ringeriksbanen betyr for deres investeringsplaner, men er tydelige på at et bedre togtilbud vil være svært positivt for Hemsedal. Med en god bussløsning mellom Gol og Hemsedal, forventer de at dette vil gi vekstmuligheter for Hemsedal. Multiconsult anslår potensialet for vekst i Hemsedal til å være på samme nivå som Geilo. Selv om de ligger lenger

unna stasjonen, vil et integrert transporttilbud bety en større forbedring i forhold til dagens situasjon. Skistar understreker betydningen dette har for bedriftens bærekraftstrategi, der det tas sikte på at flere skal benytte kollektivtransport fremfor bil til og fra Hemsedal.

5.2.3 Pers hotell på Gol

Pers hotell på Gol betjener konferansemarkedet på vanlige ukedager, mens de har private kunder i helger og ferier. Hotellet mener begge hovedmarkeder vil øke betydelig med kortere reisetid og flere avganger med tog til Oslo. Det gir grunnlag for følgende investeringer i hotellanlegget:

Tabell 5-2. Investeringer som vil gjennomføres av Pers Hotell ved realisering av Ringeriksbanen

Nytt leilighetsbygg for ferie- og fritidsmarkedet
Investering: 41 millioner kroner Arbeidsplasser: 8 årsverk Omsetning: 3,5 milloner kroner
Utvidelse Tropicana Badeland
Investering: 3,6 millioner kroner Arbeidsplasser: 2 årsverk Omsetning: 6,5 millioner kroner
Sushi-restaurant
Investering: 6,5 millioner kroner Arbeidsplasser: 5 årsverk Omsetning: 5 millioner kroner
Arbeidsplasser: 4 årsverk Omsetning: 4 millioner kroner
Generell økning i privatmarkedet
Arbeidsplasser: 12 årsverk Omsetning: 12 millioner kroner

Utbyggingene knyttet til disse investeringene vil, i tillegg til veksten i varige arbeidsplasser som anslås ovenfor, medføre betydelige oppdrag for lokale entreprenører.

5.2.4 Bjørneparken i Flå

Bjørneparken har i dag kapasitet til å ta imot ca. 100 000 besøkende. Dette gir inntekter som gjør det mulig å forvalte, drifte og gjøre mindre utviklingsprosjekter i parken. Gjestene kommer stort sett individuelt og med bil. Parken får en rekke henvendelser fra gjester som ønsker å reise kollektivt, og som i dag ikke kommer seg til Bjørneparken.

Det største hinderet for vekst i Bjørneparken er avstand. Et eksempel på dette er at omsetningen doblet seg etter bedre åpning av Rv.7 Sokna-Ørgenvika. Når planene for Ringeriskbanen realiseres, vil dobbelt så mange kunne nå Bjørneparken innen en rimelig reisetid for dagstur på 1,5 time. Får man på plass løsninger som gjør det mulig å reise kollektivt helt fram til Bjørneparken, forventes det en fordobling av dagens aktivitet.

En slik vekst krever betydelige investeringer i infrastruktur som parkering, toaletter, gangveier, spisesteder osv. med anslått kostnad på om lag 50 millioner kroner. Dette er viktig for Bjørneparken i et miljøperspektiv, og kanskje helt nødvendig over tid da fremtiden ikke består av individuell reising i bil. Uten Ringeriksbanen vil ikke besøkspotensialet være stort nok.

Ringeriksbanen vil også styrke nærmarkedet til Bjørneparken som sørger for besøk utenom skoleferier og høytidene. Økt befolkning i Hønefoss og nedre del av Hallingdal vil kunne gi marked for å ha parken åpen hele året. Dette betyr flere ansatte og høyere omsetning.

Dersom det tas en investeringsbeslutning om Ringeriksbanen våren 2021 vil Bjørneparken jobbe for å kunne ta imot flere besøkende enn i dag. Samlet sett vil dette bidra til

- investeringer i infrastruktur på til sammen 50 millioner kroner
- 20 nye arbeidsplasser knyttet til økt besøk og helårsdrift
- dobling av omsetning fra om lag 30 til 60 millioner kroner

5.3 Øvrig næringsliv

Vekst i kjernenæringen reiseliv vil gi befolkningsvekst og grunnlag for vekst i øvrige næringer.

Som en av landets store hytteregioner, vil Ringeriksbanen også gjøre det lettere for hyttefolket å bli deltidshallinger som gjennom hyttekontor bidrar til økt verdiskaping i regionen. Det gjør det også lettere for lokale bedrifter eller enkeltpersoner å skaffe seg kunder og samarbeidspartnere som er basert mer sentralt. Deltidshallinger kan også være et steg på veien mot heltidsinnbyggere, selv om det ikke er nødvendig for å bidra positivt til næringslivet i dalen.

Et eksempel på at Hallingdal allerede er et sted der det investeres i næringslivet, er DEFA AS som nylig besluttet å legge produksjonen av ladekabler for el- og hybridbilder til Nesbyen i Hallingdal. Det gir 50 til 100 nye arbeidsplasser. Bergensbanen var en viktig faktor i denne beslutningen.

Øvrige stasjonbyer i dalen forventes også å få styrket grunnlaget for næringsutvikling. For Ål er for eksempel Ålhytta en bedrift som vil tjene på vekst i hyttedelen av reiselivet, og som vil skape ringvirkninger til øvrig næringsliv på stedet.

5.4 Samlet vurdering av Ringeriksbanens verdiskapingspotensial

De konkrete investeringsplanene som er presentert, viser noe av potensialet Ringeriksbanen gir for reiselivet i Hallingdal. Rapporten gir ingen komplett oversikt over investeringsplaner, men gir smakebiter som synliggjør potensialet.

Redusert reisetid og langt flere avganger gjør Hallingdal lettere tilgjengelig for langt flere, noe som er av avgjørende betydning for bedrifter som lever av sine gjester.

Dette tydeliggjøres best av planene til aktørene på Geilo som både i omfang og konkretisering viser hvilken betydning dette har for muligheten til å skape bærekraftige steder i Hallingdal.

Skistars understrekning av potensialet for å bygge en bærekraftig reiselivsnæring gjennom transportløsninger der toget integreres med busstilbud mellom Gol og Hemsedal og med andre deler av gjestenes reise som danskeferga, viser hvordan Ringeriksbanen kan bli en viktig del av omleggingen til en grønn økonomi.

De konkrete mulighetene som beskrives av aktører som Bjørneparken og Pers hotell viser hvordan et kraftig forbedret togtilbud påvirker alle deler av reiselivsnæringen i Hallingdal.

Eksemplene vi har samlet viser potensial for godt over 1000 arbeidsplasser. Vi understreker at dette ikke er en uttømmende oversikt.

I denne rapporten er det potensialet for verdiskapning som er vurdert. Det er likevel grunn til å peke på at Ringeriksbanen vil innebære en kraftig forbedring av reisetilbudet med tog, i forhold til dagens situasjon der bare 5 prosent av de tilreisende bruker tog. Det vil gjøre det aktuelt for flere av dagens besøkende å bruke tog i stedet for bil.

6 Oppsummering: Bergensbanens potensial for verdiskaping

Ringeriksbanen og dobbeltspor Bergen-Voss gir potensial for vekst langs hele Bergensbanen. I hvilken grad dette realiseres, er avhengig av hvor godt man legger til rette for å hente ut gevinstene. Det handler om tilrettelegging for næringsutvikling rundt stasjoner, en helhetlig strategi for en verdiskapende reiselivsnæring, og hvordan man skal utnytte mulighetene dette gir for øvrig næringsliv som kommuner, fylkeskommune og bedrifter jobber sammen for å virkeliggjøre.

Kapasiteten er ofte sprengt på veistrekningene Bergen-Voss og flere steder mellom Oslo og stasjonsbyene i Hallingdal, men til tross for dette kjører de aller fleste bil til hytta. Det forbedrede togtilbudet kan bli et etterlengtet alternativ for både hyttegjester og tilreisende, men forutsetter at det oppleves som enkelt og praktisk å reise med tog. Dette åpner opp for nye forretningsmodeller for helhetlige transportopplevelser, noe vi ser at private aktører er interesserte i å utforske videre.

Strategisk plassering av viktige funksjoner blir viktig for en vellykket næringsutvikling. For at stasjonsbyene skal fremstå som attraktive for bedrifter og potensielle arbeidstakere, bør næringslokaler plasseres nær togstasjonene. Det bør også legges vekt på å skape kreative miljøer for oppstartsbedrifter med tilgang på rådgivningstjenester og mulighet for sparring og samarbeid med andre virksomheter.

7 Referanser

Menon Economics. (2019). *Status for reiselivet i Hallingdal.* Oslo: Menon Economics.
Regionrådet for Hallingdal. (2020, 11 26). Presentasjon om Bergensbanen.
SSB. (2020). *Tabell 12882: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K) 2020 - 2050*. Hentet fra https://www.ssb.no/statbank/table/12882/
TØI. (2012). *1208/2012. Potensial for regionforstørring.* Oslo: Transportøkonomisk institutt.
TØI. (2017). *Rapport nr. 1549. Økonomiske virkninger av reiseliv i Buskerud i 2015.* Oslo: Transportøkonomisk institutt.
Urbanet Analyse. (2020). *Rapport 137/2020. Endring i reisevaner som følge av koronapandemien.* Oslo: Urbanet Analyse/ Asplan Viak.
Åre kommun. (2020, 08 28). *Åre kommuns bygder*. Hentet fra https://are.se/naringslivjobb/naringslivsutveckling