



UTVIKLINGSANALYSE STOR-OSLO NORD-REGIONEN

TERJE STRØM, SJEFØKONOM

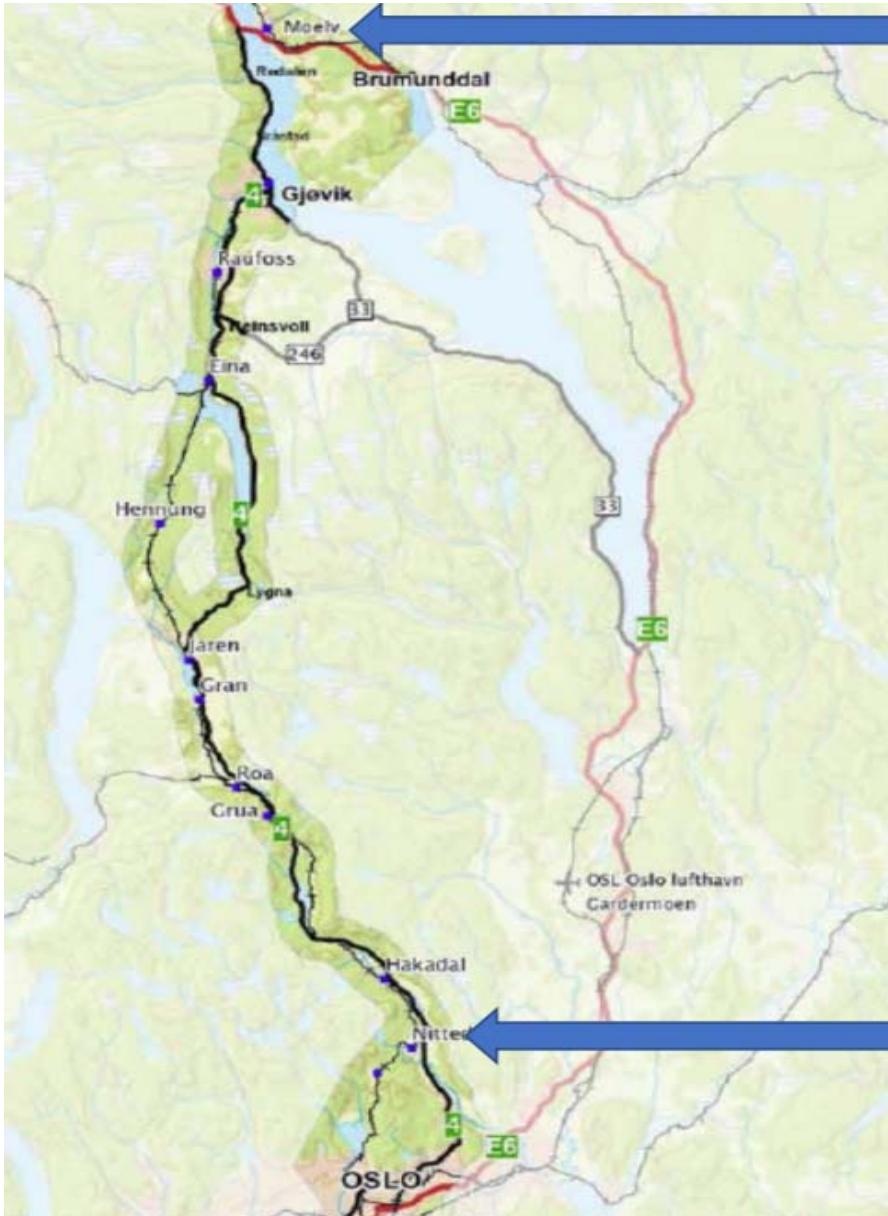
REGIONRÅDET FOR HADELAND, 14. JUNI 2019

OM OPPDRAGET

Utredningen er utarbeidet for Stor-Oslo Nord og beskriver regionens næringsliv og betydning for verdiskaping, arbeidsplasser og skattebidraget til velferd.

Samarbeidsalliansen Stor-Oslo Nord består av kommunene:

Gjøvik, Nittedal, Gran, Lunner, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land, Søndre Land, samt Oppland og Akershus fylkeskommuner.



HVA HAR NYANALYSE GJORT?

- Tallfestet regionens betydning for privat verdiskaping, arbeidsplasser og skatteinntekter.
- Undersøkelse og intervjuer knyttet til samferdsel, spesielt Rv4 og Gjøvikbanen, til transport- og næringsutvikling.
- Vurdert ulike alternativer for videre utvikling og konsekvenser av disse.

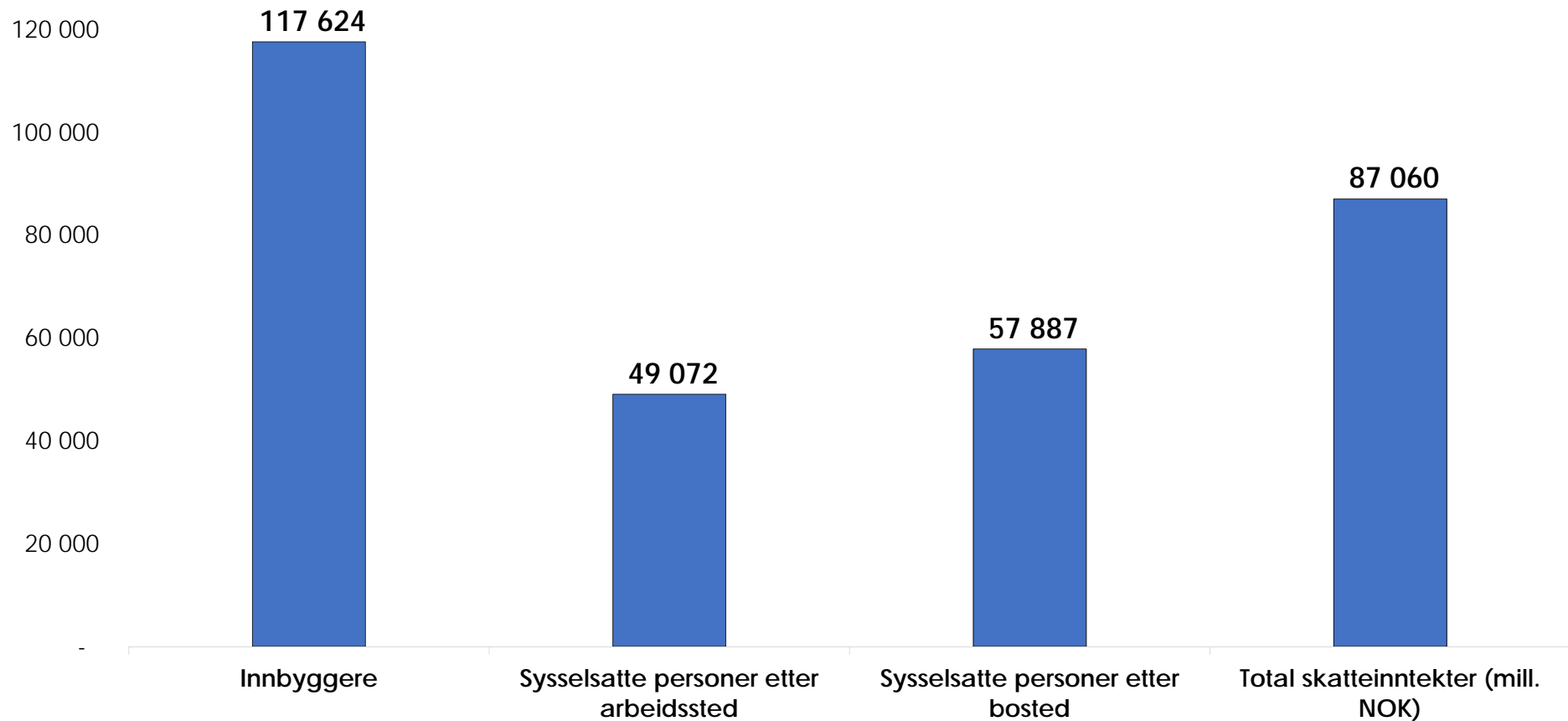
SAMFUNNSBIDRAGET FRA NÆRINGSLIVET

Privat næringsliv i de åtte kommunene har:

- Rundt 32.500 arbeidsplasser (i aksjeselskaper)
- En verdiskaping på 22 milliarder kroner.
- Omsetningen fra private bedrifter er 70 mrd. kroner.
- Skattebidraget direkte fra regionens næringsliv tilsvarer ca. 8,7 milliarder kroner.

=> **Finansierer 13.500 lærerårsverk hvert eneste år.**

BEFOLKNING, SYSSELSATTE OG SKATT – STOR-OSLO NORD 6



Kilde: SSB

VIKTIGE INDUSTRINÆRINGER = 1/4 AV JOBBENE

- I Stor-Oslo Nord er sysselsettingen i industri fortsatt særlig viktig.
- Næringsgruppene industri, bergverk, bygg og anlegg utgjør mer enn dobbelt så stor andel av sysselsettingen der som i Oslo.

Sysselsatte i alder 15-74 år etter næring, økonomisk region og arbeidssted. 4. kvartal 2017.

	Oslo	Nittedal	Hadeland	Gjøvik
Industri, bergverk, bygg og anlegg	10 %	24 %	22 %	25 %
Varehandel, hotell, samferdsel, service	52 %	38 %	30 %	30 %
Offentlig administrasjon	9 %	5 %	6 %	5 %
Undervisning	7 %	7 %	9 %	8 %
Helse- og sosialtjenester	15 %	21 %	26 %	25 %
Andre næringer	7 %	4 %	7 %	7 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: NyAnalyse

OMSETNING I 2017
2 mrd. kroner



OMSETNING, SYSSELSATTE OG SKATTEBIDRAG

	2017
Bedrifter	12 200
Sysselsatte	32 500
Omsetning (mrd. kr)	69,2
Verdiskaping (mrd. kr)	22,2
Skattebidrag eiere + ansatte (inkl. MVA og trinnskatt) (mrd. kr)	8,7

Kilde: NyAnalyse

RINGVIRKNINGER UNDERLEVERANDØRER

Ringvirkninger	
Kjøp av varer og tjenester i Norge (mrd. kr)	34
Indirekte verdiskaping (mrd. kr)	19,6
Indirekte årsverk	18 000

Kilde: NyAnalyse

EKS 1: RAUFOSS INDUSTRIPARK (KLYNGE)

En av Norges største industriparker.
Ligger i **Vestre Toten og Gjøvik kommune**, ca. 120 km nord for Oslo.

Har mer enn 100 års industrihistorie, og består i dag av nærmere **40 bedrifter med rundt 3000 ansatte.**

Bedriftene produserer **høyteknologiske produkter** innen mange bransjer til verdens mest krevende kunder verden over.



RAUFOSS-KLYNGEN FINANSIERER 2.000 LÆRERE

Selskap	Omsetning	Samlet skattebidrag	Årsverk lærere
<u>Benteler Automotive Raufoss AS</u>	1975 mill. kr	270 mill. kr	425
Nammo Raufoss AS	1727 mill. kr	475 mill. kr	748
<u>Hydal Aluminium Profiler AS</u>	759 mill. kr	109 mill. kr	172
<u>Hexagon Ragasco AS</u>	660 mill. kr	152 mill. kr	240
Raufoss Technology AS	587 mill. kr	59 mill. kr	94
Plastal AS	260 mill. kr	53 mill. kr	99
<u>Sintef Manufacturing AS</u>	132 mill. kr	53 mill. kr	83
<u>Hexagon Raufoss AS</u>	74 mill. kr	12 mill. kr	18
VP Metall AS	39 mill. kr	13 mill. kr	21
Resterende bedrifter	267 mill. kr	63 mill. kr	99
SUM	6 480 mill. kr	1 259 mill. kr	1 999

Kilde: NyAnalyse

ILLUSTRASJON – MULIG UTFLAGGING RAUFOSS-KLYNGE

- Hvis vi tenker oss at **hver fjerde bedrift i Raufoss-klyngen lokaliserer seg utenfor Norges grenser, vil det offentlige tape ca. 1,5 mrd. kroner i skatteinntekter over fem år.**
- Grunnlaget for velferden vil svekkes, og bosettingen lokalt kan oppleve en negativ utvikling.

Regionen Stor-Oslo Nord trenger flere private aktører som sikrer

- verdiskaping
- arbeidsplasser og
- skattefinansiert velferd i fremtiden

EKS 2: VIKTIGE BEDRIFTER I NITTEDAL

- Næringslivet i Nittedal har 5.700 ansatte som tilsvarer en verdiskaping på 4,7 milliarder kroner.
- Skattebidraget direkte fra kommunes næringsliv tilsvarer ca. 1,9 milliarder kroner, inkl. arbeidsgiveravgift og merverdiavgift.
- Dette kan finansiere nær 3.000 lærerårsverk.
- I tillegg varekjøp som sikrer 8.500 årsverk hos underleverandører.



SUBARU.

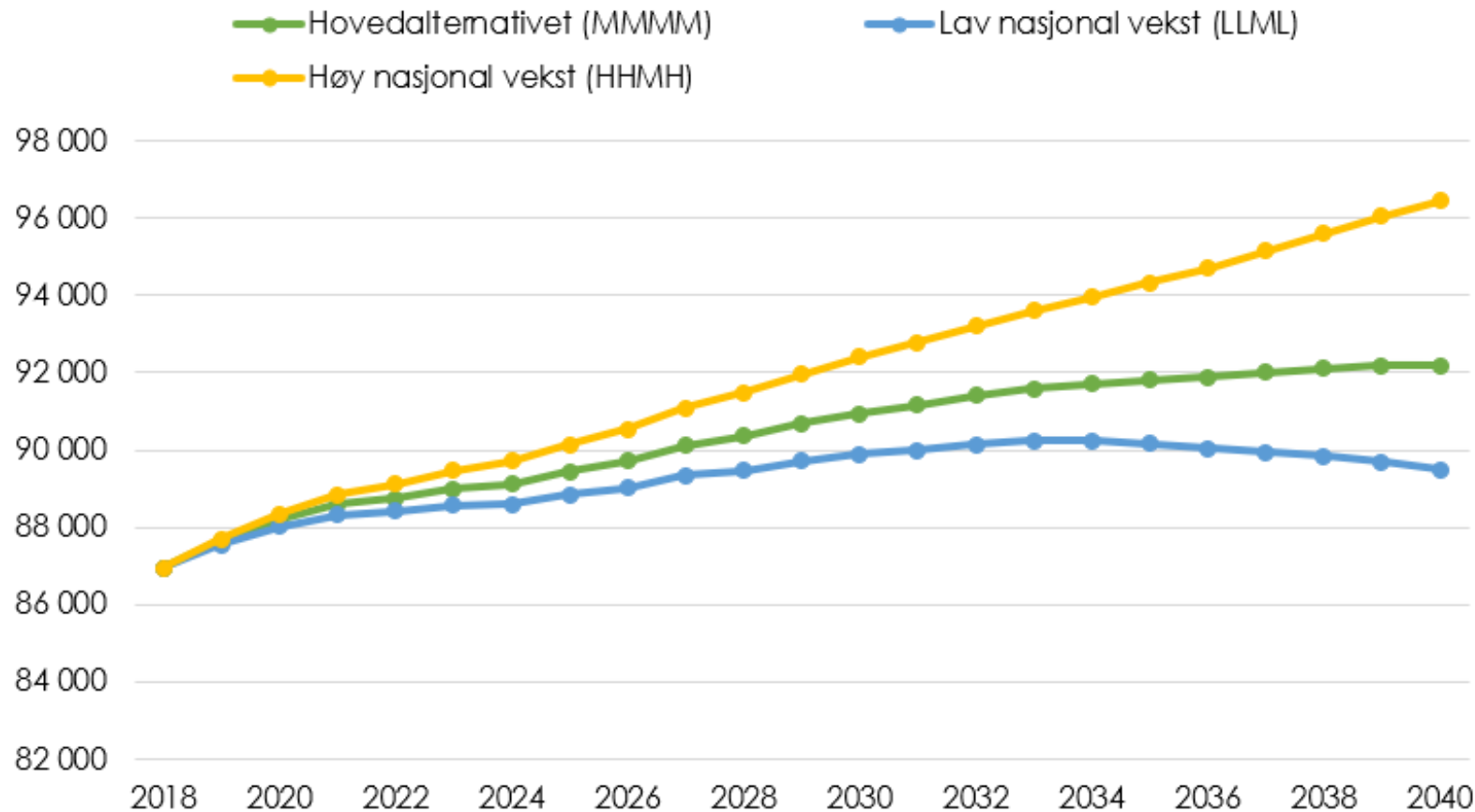
UTVALGTE NITTEDAL-BEDRIFTER FINANSIERER 2.200 LÆRERE ÅRLIG

Tabell: Verdiskaping, utvalgte bedrifter i Nittedal (2017)

Selskap	Omsetning	Samlet skattebidrag	Årsverk lærere
Wurth Norge AS	1 436 mill. kr	423 mill. kr	666
Ringnes Supply Company AS	1 268 mill. kr	226 mill. kr	355
Diplom-Is AS	964 mill. kr	161 mill. kr	254
Arcus Norway AS	706 mill. kr	108 mill. kr	171
<u>Hellanor AS</u>	650 mill. kr	133 mill. kr	210
Brav Norway AS	586 mill. kr	121 mill. kr	190
Subaru Norge AS	531 mill. kr	68 mill. kr	107
<u>Vectura AS</u>	285 mill. kr	79 mill. kr	124
AS <u>Wilfa</u>	263 mill. kr	42 mill. kr	66
<u>Elesco Norge AS</u>	254 mill. kr	56 mill. kr	88
SUM	6 943 mill. kr	1 417 mill. kr	2 231

Kilde: NyAnalyse

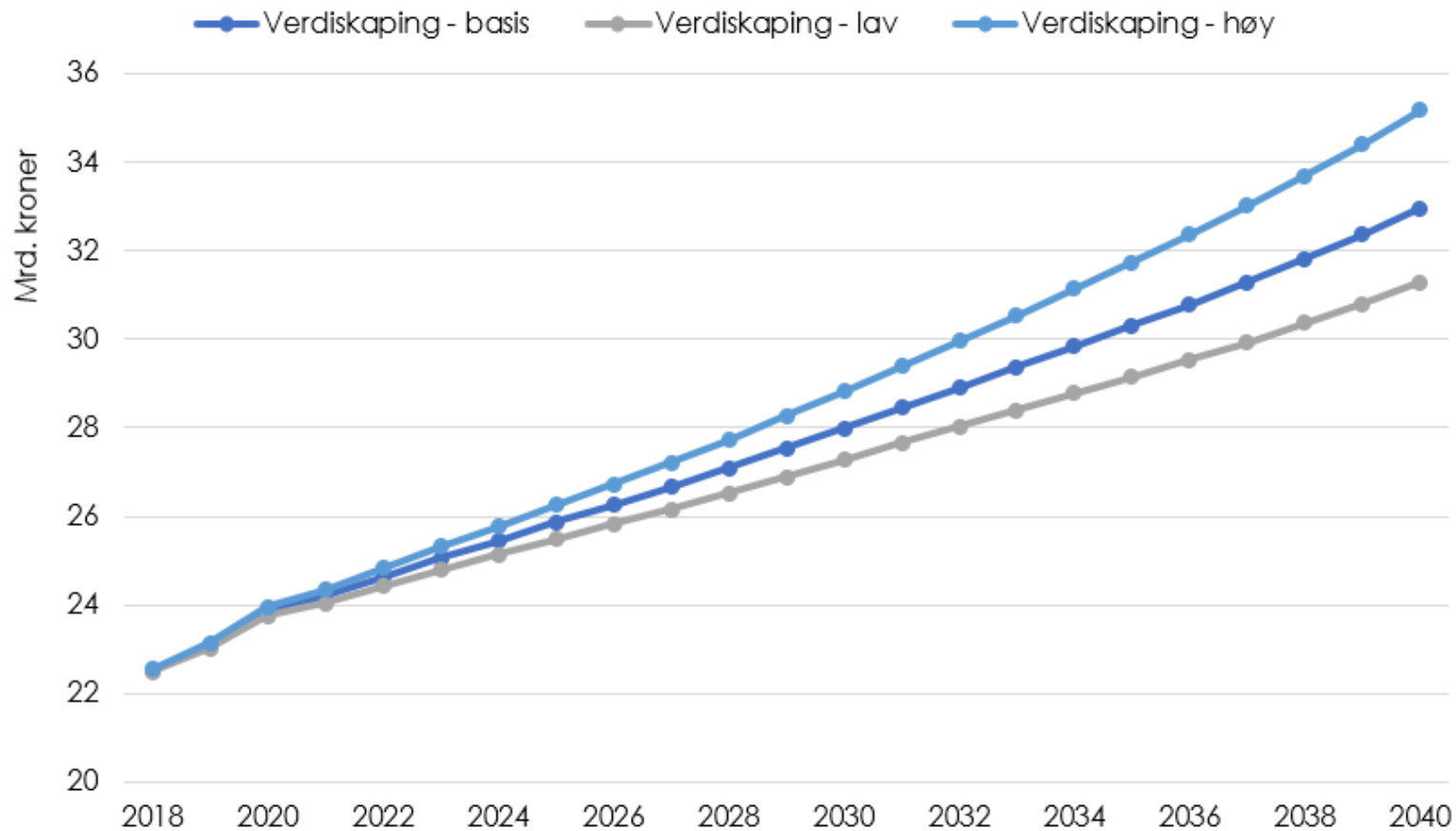
SSB BEFOLKNINGSFRAMSKRIVING: TRE ALTERNATIVER 2018-2040



Kilde: NyAnalyse

VERDISKAPING – LAVT OG HØYT BEFOLKNINGSALTERNATIV (SSB)

17



Kilde: NyAnalyse | Brønnøysundregisteret | SSB | Finansdepartementet

FORSKJELL I PRIVAT VERDISKAPING OG SYSSELSETTING I 2040

- Framskrivninger viser at verdiskapingen i privat sektor øker fra 22 mrd. kroner til 35 mrd. kroner i et positivt befolknings-scenario for regionen.
- Ved en lavere vekst for regionen, øker verdiskapingen til 31 mrd. kroner.
- Relativt stor forskjell på 4 mrd. kroner i verdiskaping i 2040.
- Framskrevet tilsvarer dette en differanse på 5.000 – 6.000 private arbeidsplasser i regionen.

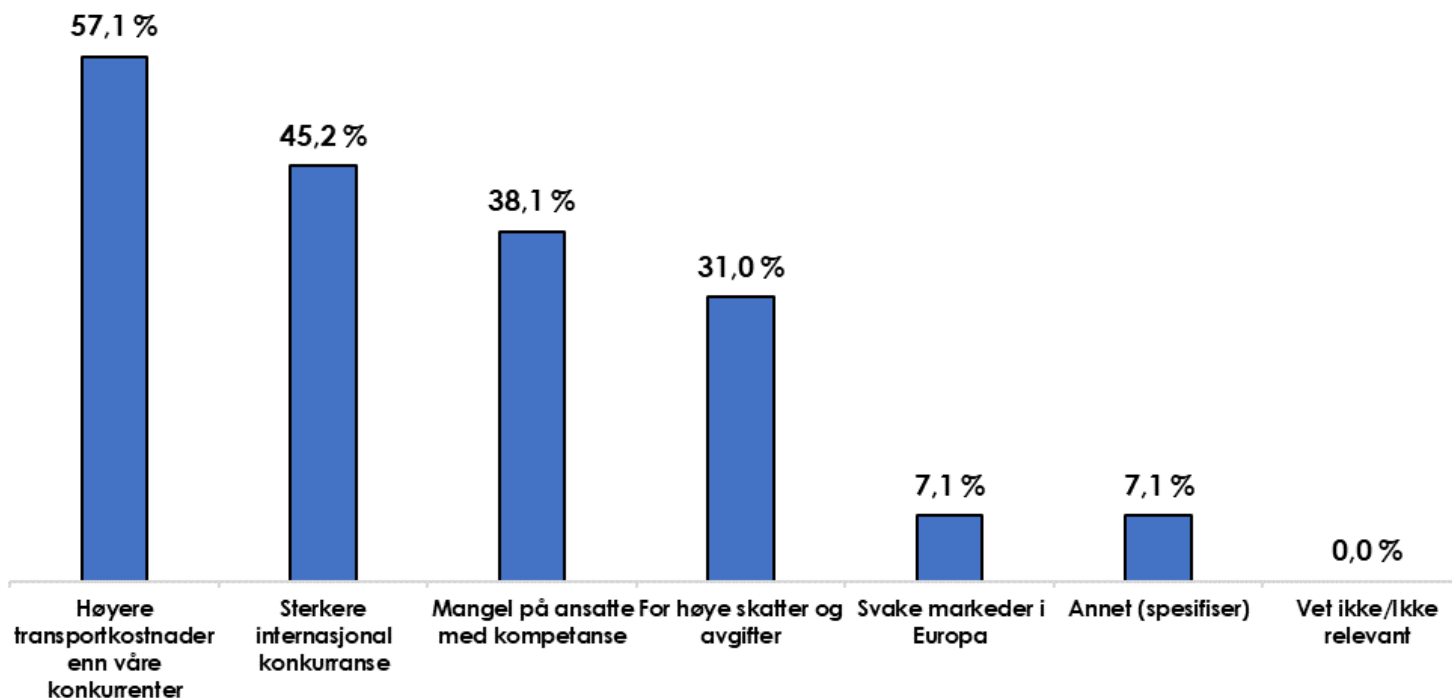
SPØRREUNDERSØKELSE OM SAMFERDSEL OG OMFANGET PÅ TRANSPORTKOSTNADER FOR STOR-OSLO NORD REGIONEN 19

- Sendt ut som web-basert undersøkelse til 60 utvalgte bedrifter i januar 2019
 - Svar fra 43 bedrifter
 - Svarprosent: 72 %
- Gjort blant viktige, utvalgte bedrifter i Stor-Oslo Nord
- Samlet omsetning for bedriftene som har svart er om lag 22 mrd. kroner

NÆRINGSLIVETS VIKTIGSTE UTFORDRINGER: TRANSPORTKOSTNADER ER NR 1.

20

Hva er de viktigste utfordringene for deres virksomhet
de kommende fem årene?

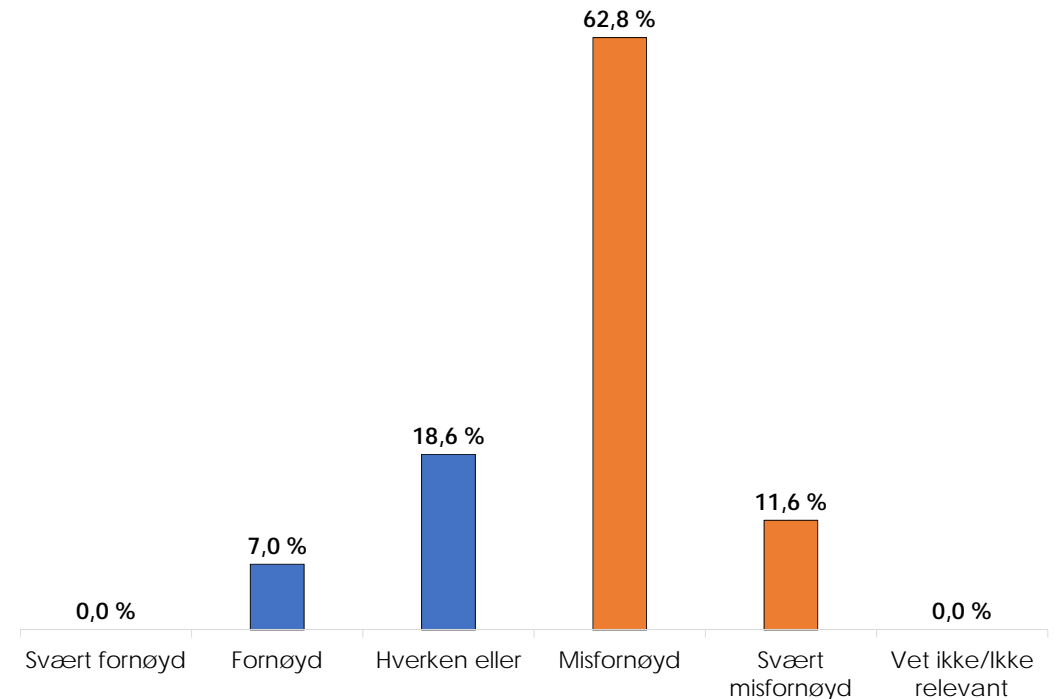


Kilde: SSB

SPØRREUNDERSØKELSE: OPPSUMMERING (1/2)

- 74 % er misfornøyde med fremkommeligheten på Rv4.
- Nesten 90 % mener mer fremkommelig Rv4 er viktig for vekst.
- Over 70 % kan i liten eller ingen grad styre når på døgnet transporten foregår.
- Over 70 % av bedriftene mener køproblematikk og forsinkelser er en utfordring.

Hvor fornøyd er du med fremkommeligheten for din bedrifts transport med dagens veistandard på Riksvei 4?

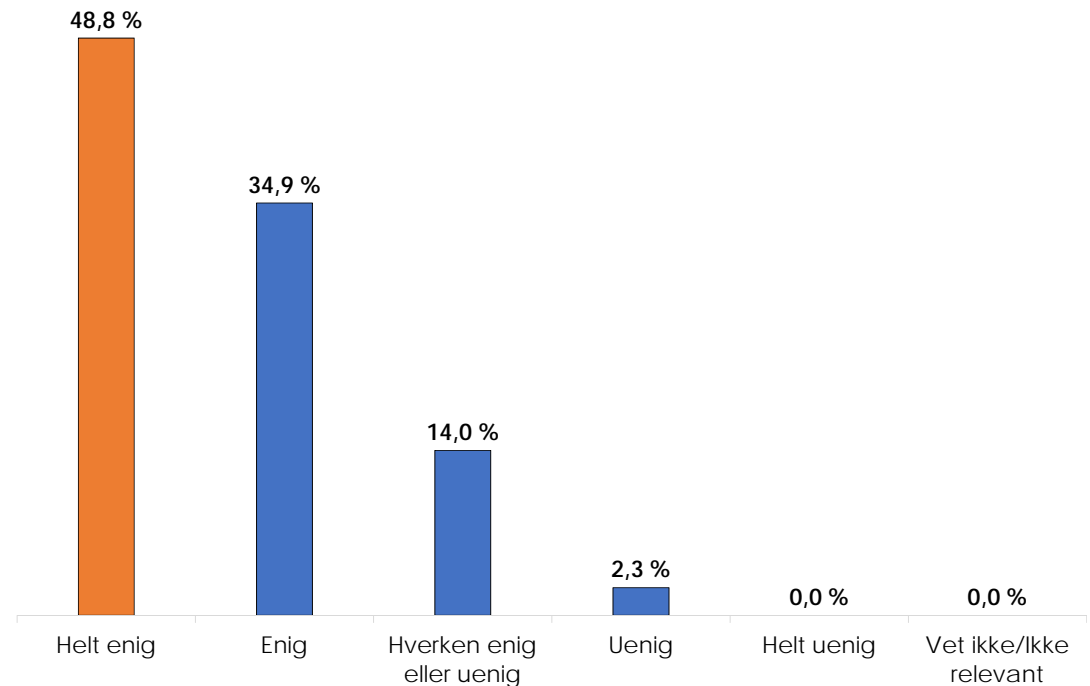


Kilde: NyAnalyse

SPØRREUNDERSØKELSE: OPPSUMMERING (2/2)

- Over 80 % mener tilbudet av vei og jernbane medfører en konkurranseulempe.
- Over 90 % av bedriftene mener deres inntekter er avhengige av effektiv transport.
- Pris og punktlighet er de viktigste egenskapene for bedriftenes valg av transportform.
- Over halvparten mener at tog ikke er et konkurransedyktig alternativ til veitransport.

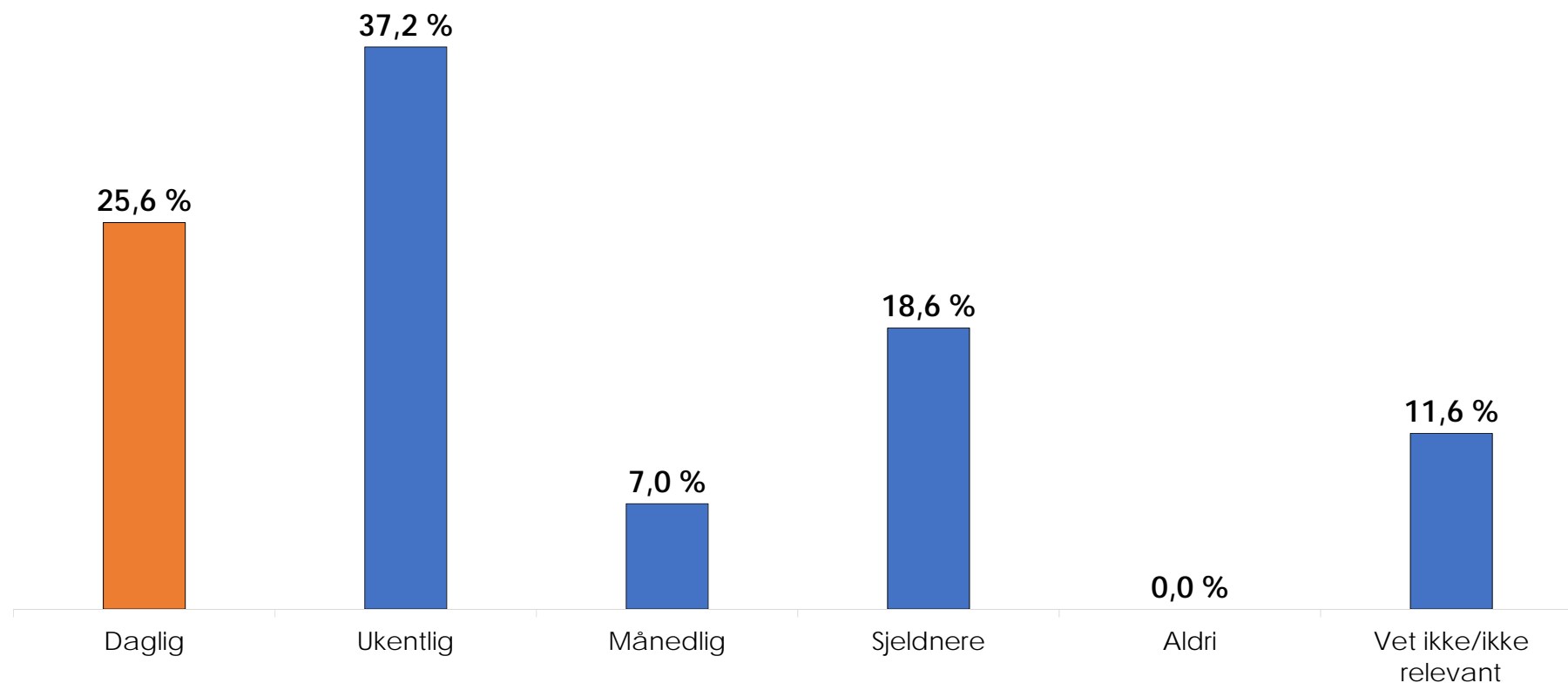
I hvilken grad er du enig i følgende påstand: «Vei- og jernbanetilbudet i regionen medfører en konkurranseulempe for vår bedrift?»



Kilde: NyAnalyse

HVOR OFTE OPPLEVER DERES BEDRIFT BETYDELIGE FORSINKELSER PÅ GRUNN AV KØ?

23



En fjerdedel av bedriftene opplever daglig kø og forsinkelser

TRANSPORTKOSTNADER OG FORSINKELSER

- Hva er kostnadsbildet for tungtransport i Stor-Oslo Nord?
- Bruker tall fra Transportøkonomisk Institutt (TØI)
 - Totaler kostnader = tidskostnader + distansekostnader
 - Ser bort fra bompenger her
- Antall lastebiler på et gjennomsnittlig døgn oppgis av Statens Vegvesen
- Tre case:
 - Strekning Raufoss-Oslo
 - Strekning Gran - Oslo
 - Rundkjøring på Gjelleråsen



TRANSPORTKOSTNADER – EKS. RAUFLOSS-OSLO

- **Strekning Raufoss-Oslo**
 - Rundt 1000 lastebiler på gjennomsnittlig døgn
 - Lengde: 113 km
 - Estimert tid: 1t, 51 min
- Årlige transportkostnader for tungtransport:
 - Uten forsinkelser: totalcostnader blir på 590 mill. kr
 - 15 min. forsinkelse: totalcostnader øker til 640 mill. kr
 - 30 min. forsinkelse: totalcostnader øker til 693 mill. kr



TRANSPORTKOSTNADER – EKS. GRAN-OSLO

- **Ser på årlige kostnader for ruten Oslo-Gran**
 - Lengden på ruten: 67 km
 - Tid brukt uten forsinkelser: 1 time, 9 min
- **Antall lastebiler varierer mellom 800 og 1400**
 - Variasjonen skyldes at ikke alle lastebiler har samme rute
 - Antar jevn fordeling, altså ca. 1100 i gjennomsnitt
- **Dette gir følgende resultat:**
 - Årlige transportkostnader (uten forsinkelser): ca 400 mill. kr
 - Årlige transportkostnader (med 30 min. daglig forsinkelse): ca 510 mill. kr
 - Årlig kostnad ved forsinkelse blir da på: ca 110 mill. kr

TRANSPORTKOSTNADER - GJELLERÅSEN

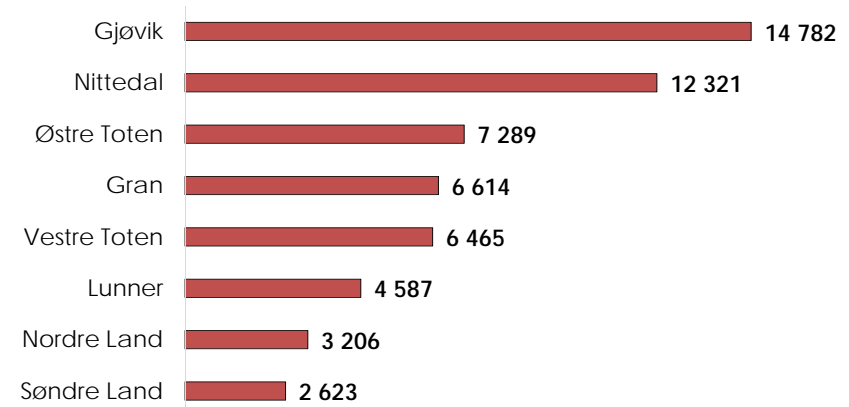
- **Rundkjøring på Gjelleråsen**
 - Rundt 2000 lastebiler på gjennomsnittlig døgn
 - Siden dette er et punkt og ikke en strekning, fokuserer vi på kun på *økninger* i kostnader
- Kostnadsøkning ved ekstra kø for tungtransport:
 - 5 minutter: 35 mill. kr
 - 15 minutter: 100 mill. kr
 - 30 minutter: 200 mill. kr
- Kostnadstallene kan også tolkes som gevinstmuligheter ved eventuell køreduksjon



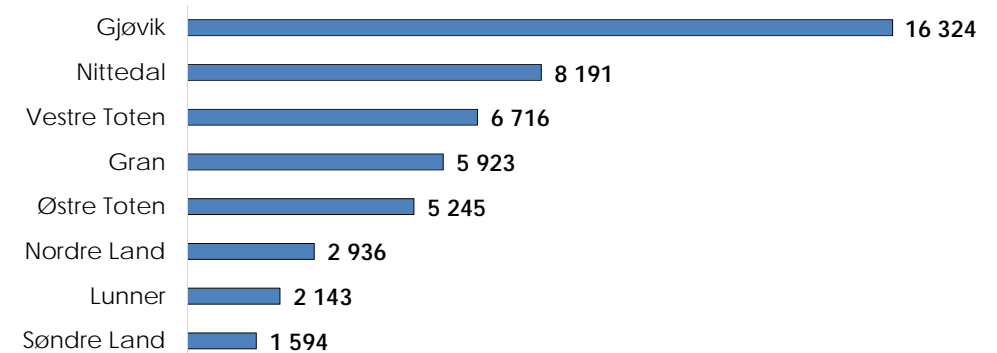
SYSSELSATTE I STOR-OSLO NORD-REGIONEN 8

- Totalt antall innbyggere i region Stor-Oslo Nord er ca. 118.000.
- Antall sysselsatte etter bosted er ca. 58.000.
- Antall sysselsatte etter arbeidssted er ca. 49.000.
 - Mange som bor i Nittedal jobber i Oslo.

Sysselsatte etter bosted



Sysselsatte etter arbeidssted



MULIG INNSPARING VED PENDLING (1/3)

- Stor-Oslo Nord har flere tusen pendlere daglig
- Hva er den samfunnsøkonomiske gevinsten av å redusere pendletid?
- Ser på to strekninger:
 - Nittedal-Oslo
 - Hadeland-Oslo
- Antar 30 min. spart tid (15 min hver vei)



MULIG INNSPARING VED PENDLING (2/3)

Nittedal-Oslo

- Antall pendlere daglig:
 - Rundt 5800
- Antall pendlere årlig:
 - Rundt 1.300.000
- 30 minutter i redusert tidsbruk tilsvarer:
 - 388 årsverk
 - 214 mill. kr i årlig verdiskaping



MULIG INNSPARING VED PENDLING (3/3)

Hadeland-Oslo

- Antall pendlere daglig:
 - Rundt 2000
- Antall pendlere årlig:
 - Rundt 440.000
- 30 minutter i redusert tidsbruk
tilsvarer:
 - 132 årsverk
 - 72 mill. kr i årlig verdiskaping



TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

Prosjekt-gruppe leveransen:

Terje Strøm, sjeføkonom (NyAnalyse AS)
Eivind Langdal, analytiker (NyAnalyse AS)
Rajee Sivam, seniorøkonom (NyAnalyse AS)

Trond Tørstad, samfunnsøkonom (Vivens AS)
Dag Refling, samfunnsgeograf (NyAnalyse AS)

Epost: terje@nyanalyse.no eller eivind@nyanalyse.no

SITATER – BEDRIFTSLEDERE (1)

- **Roger Kyseth, CEO i Benteler Automotive Raufoss AS, om viktigheten av at myndighetene støtter opp om utbygging av Rv4:** «Hvis vi setter det i perspektiv: Norge er helt avhengig av å øke verdiskapingen fra fastlandet etterhvert som oljealderen går mot slutten. Vi trenger eksport og industri som konkurrerer internasjonalt for å selge sine varer.
- En industriarbeidsplass som driver eksport skaper 3-4 arbeidsplasser i tillegg. Hvis staten Norge ikke klarer å opprettholde eller øke verdiskapingen/eksportinntektene fremover så vil hele den norske velferdsmodellen stå for fall. Det betyr at man må prioritere de veiene eller transportårene som understøtter verdiskaping, spesielt viktig er eksportindustrien.»

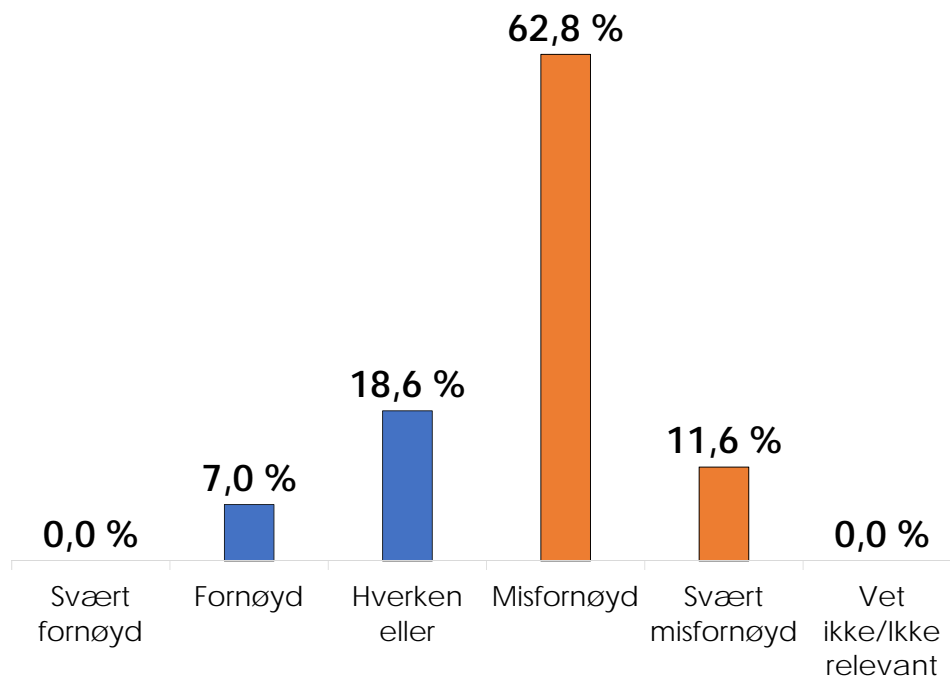
SITATER – BEDRIFTSLEDERE (2)

- Morten Brandtzæg, administrerende direktør i Nammo AS, om viktigheten av Rv4:
- «Rv4 retning Oslo er den største utfordringen for Nammo når det kommer til lokaltransport internt i Norge, fordi vi eksporterer 80-90 % i internasjonalt marked, hvor hoveddelen lastes opp i trailere.»

SITATER – BEDRIFTSLEDERE (3)

- **Brandtzæg om køproblemerne på Rv4:**
- «Alle ser jo på det som en pest og en plage, for det koster jo penger. Når tunneler skal utbedres, må vi jo noen ganger legge om ruten på en halvtime. Det skaper jo irritasjon hos ansatte. Vi har jo mange ansatte som bor i Oslo.
- Det blir jo vanskeligere for oss å rekruttere flere av dem. Folk aksepterer å måtte reise et stykke til jobb, men når man i årevis må bruke 20 minutter mer enn nødvendig, så opplever de ansatte det som dårlig. Vi kan jo miste kompetente folk.»

HVOR FORNØYD ER DU MED FREMKOMMELIGHETEN FOR DIN BEDRIFTS TRANSPORT MED DAGENS VEISTANDARD PÅ RIKSVEI 4?

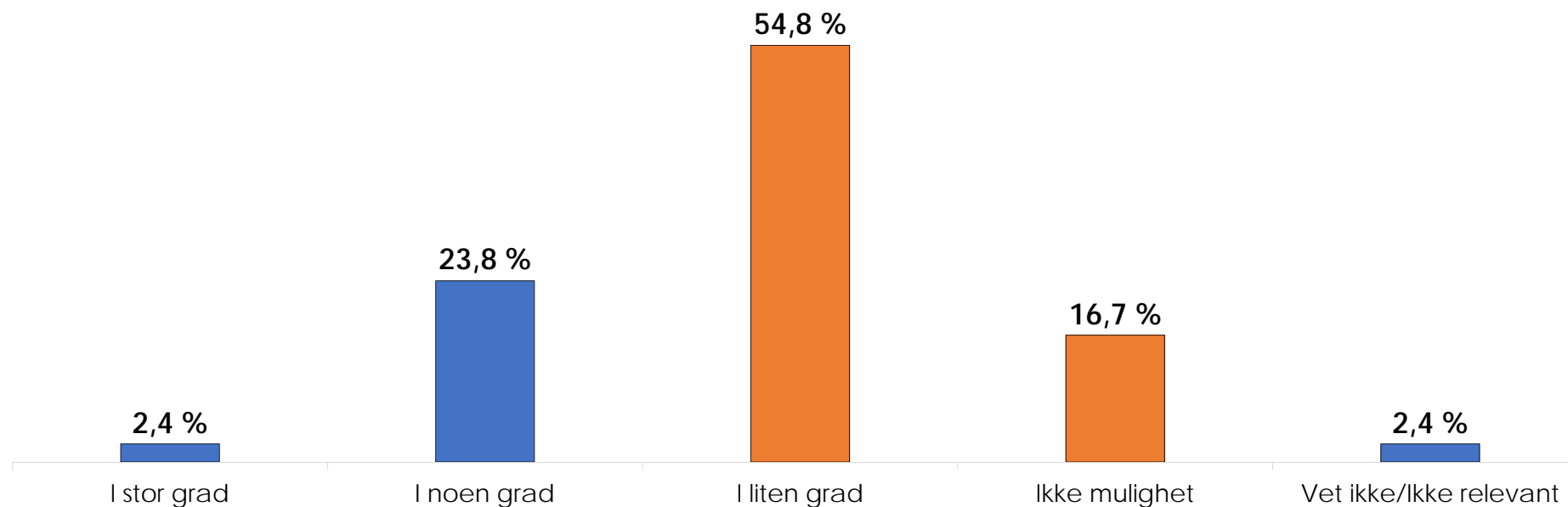


Eksempler på tilbakemeldinger:

- Lite muligheter for å komme køfritt til Oslo havn, vi sender så og si alle biler med eksport fra Raufoss til kontinentet via Oslo havn.
- Mange flaskehals for å få biler både tur/retur Oslo.
- Kun brukbar standard på få strekninger
- Vi pendler for det meste sørover, og vi bruker mye tid og ressurser på dette.
- Store forsinkelser i rush-tiden, må legge inn slakk som øker våre kostnader, forsinket leveranser, ansatte klager og fare for ikke å få ansatt gode medarbeidere.

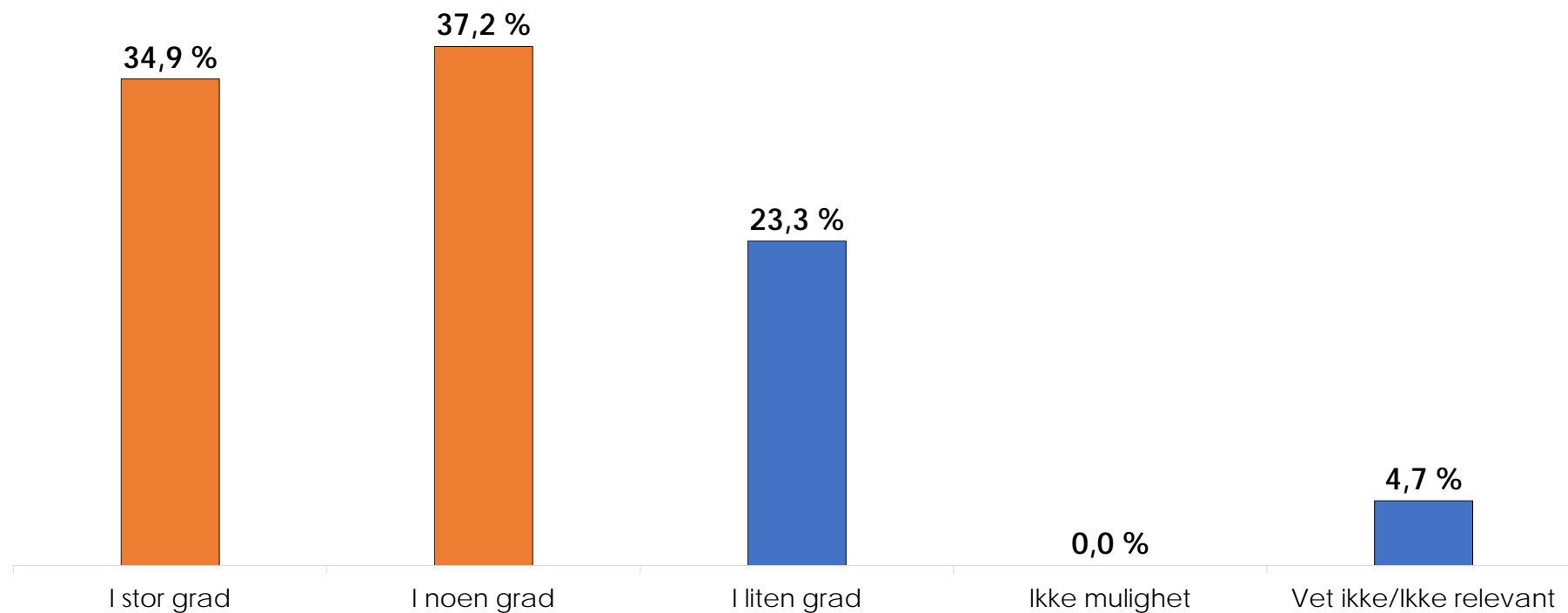
3 av 4 er misfornøyd eller svært misfornøyd med fremkommeligheten på Riksvei 4

I HVILKEN GRAD HAR BEDRIFTEN MULIGHET TIL Å STYRE NÅR TRANSPORTEN SKAL FOREGÅ?



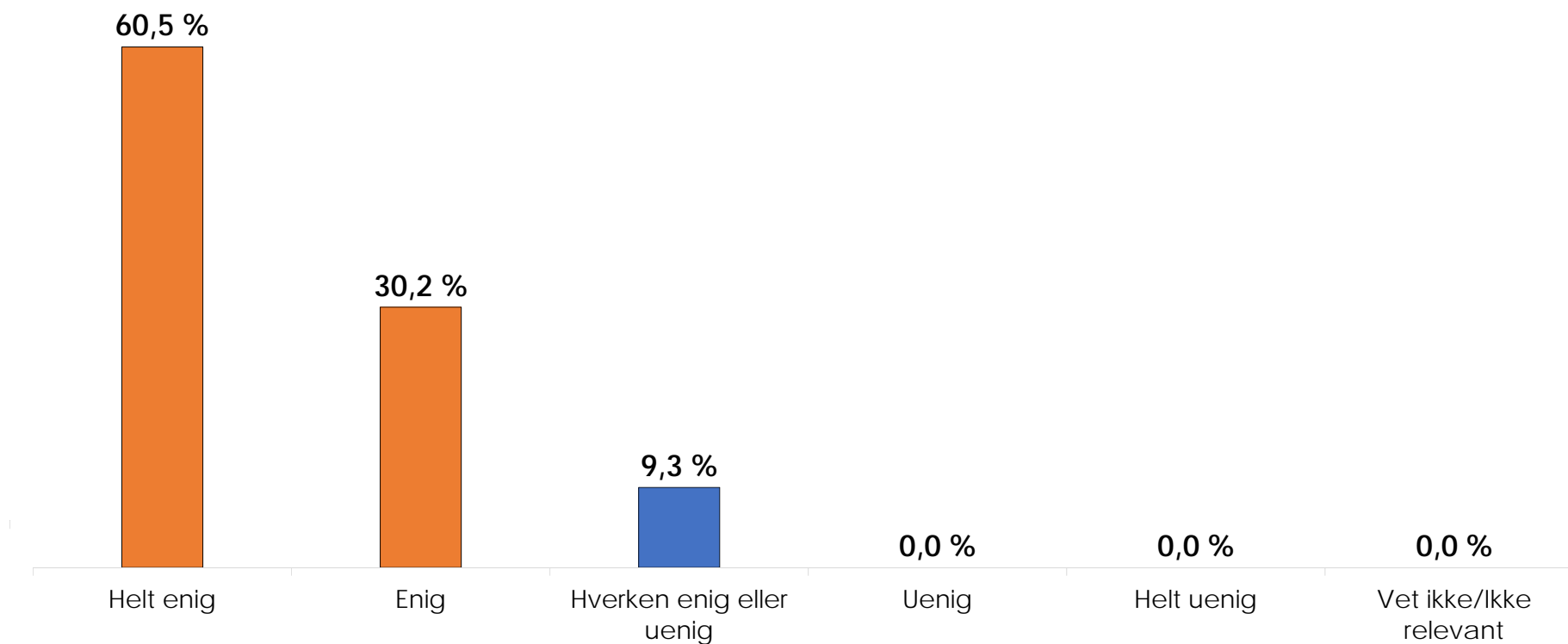
Bedriftene har liten mulighet til å styre transporttidspunkt

I HVILKEN GRAD ER KØ-PROBLEMATIKK/FORSINKELSER EN UTFORDRING FOR DIN BEDRIFTS TRANSPORT? 38



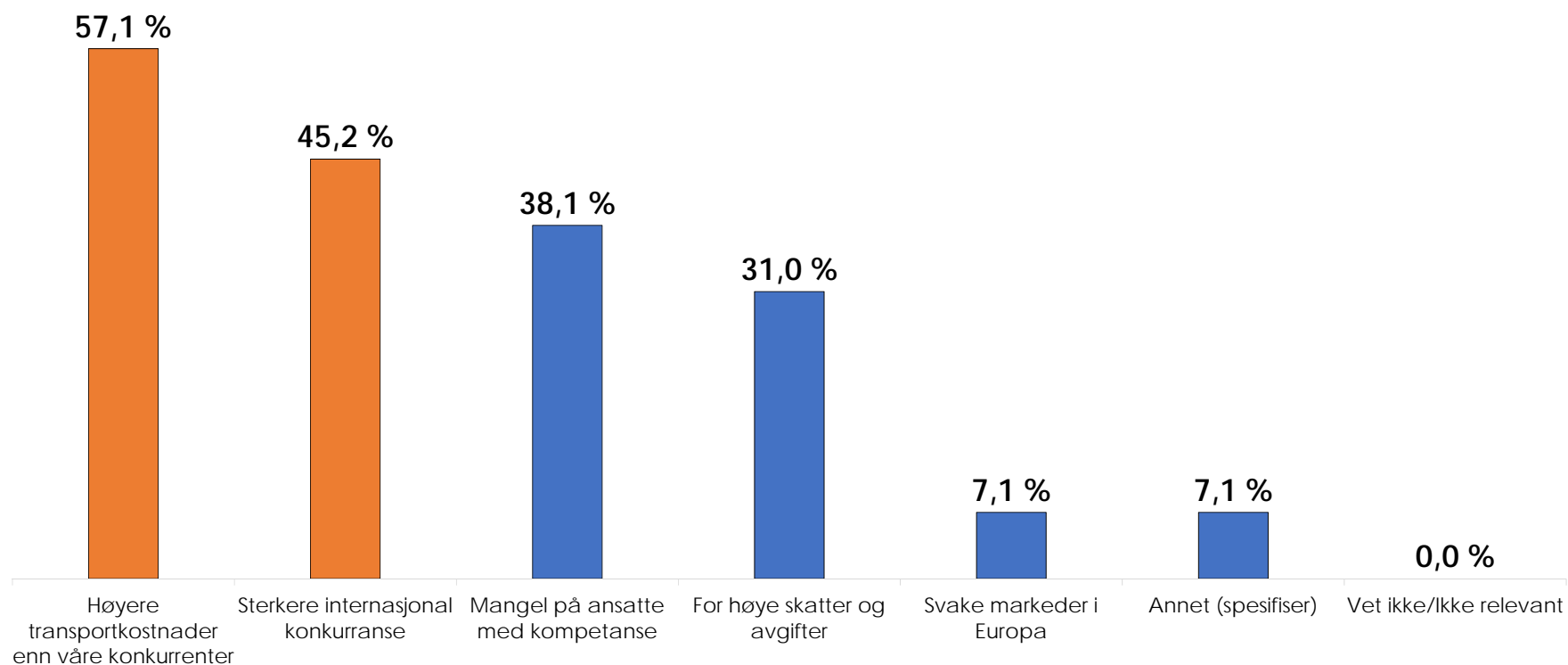
Over 70 % mener kø-problematikk og forsinkelser er en utfordring

BEDRIFTENS INNTEKTER ER AVHENGIG AV EN EFFEKTIV TRANSPORT



Over 90 % mener bedriftens inntekter er avhengig av effektiv transport

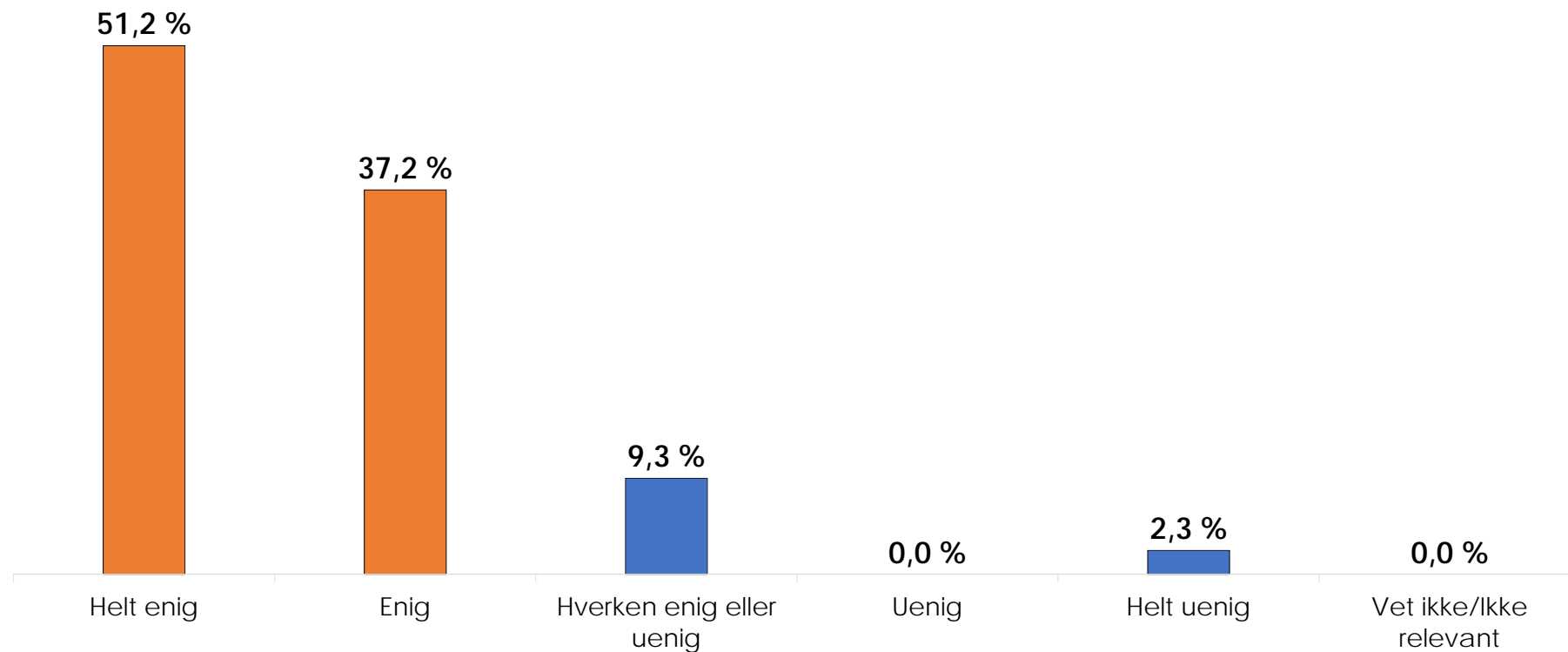
HVA ER DE VIKTIGSTE UTFORDRINGENE FOR DERES VIRKSOMHET DE KOMMENDE FEM ÅRENE? MAKS TO ALTERNATIVER



Viktigste utfordringer: høye transportkostnader og internasjonal konkurranse

«EN MER FREMKOMMELIG RV4 ER VIKTIG FOR BEDRIFTENS VEKSTMULIGHETER»

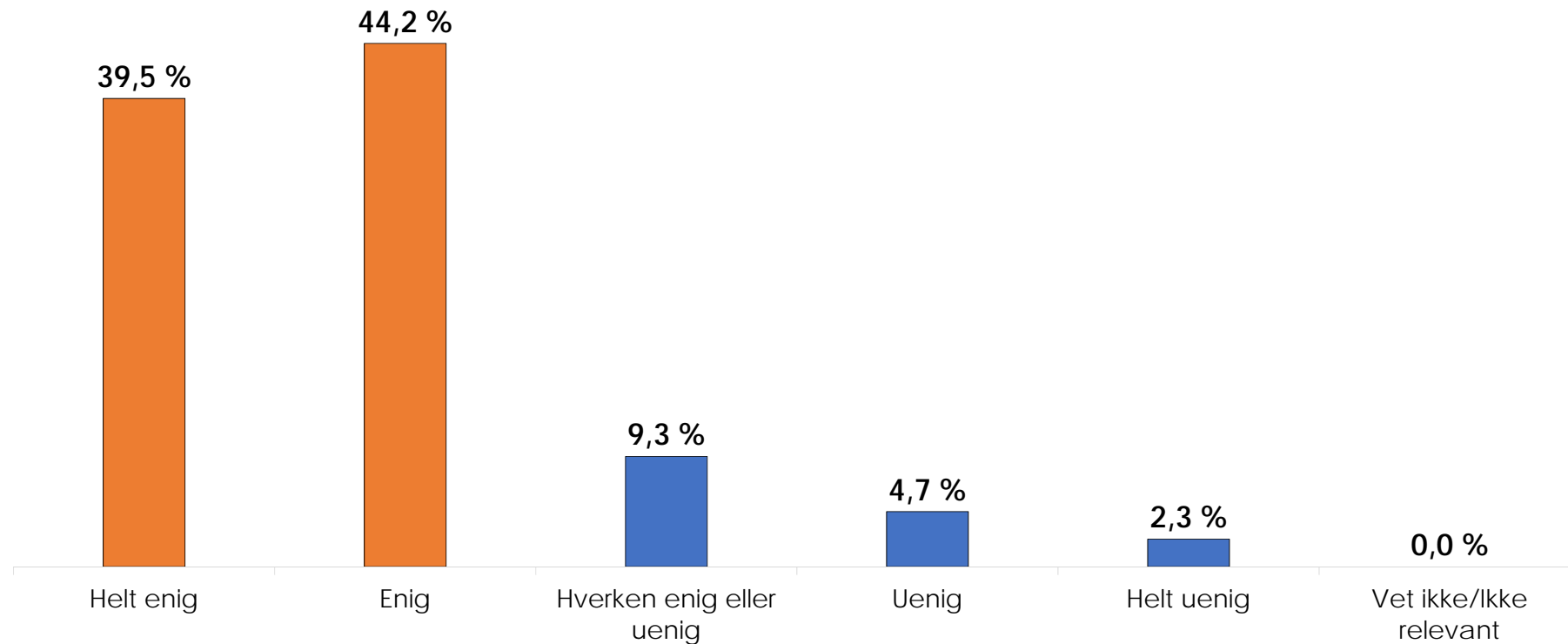
41



Nesten 90 % mener mer fremkommelig RV4 er viktig for vekst

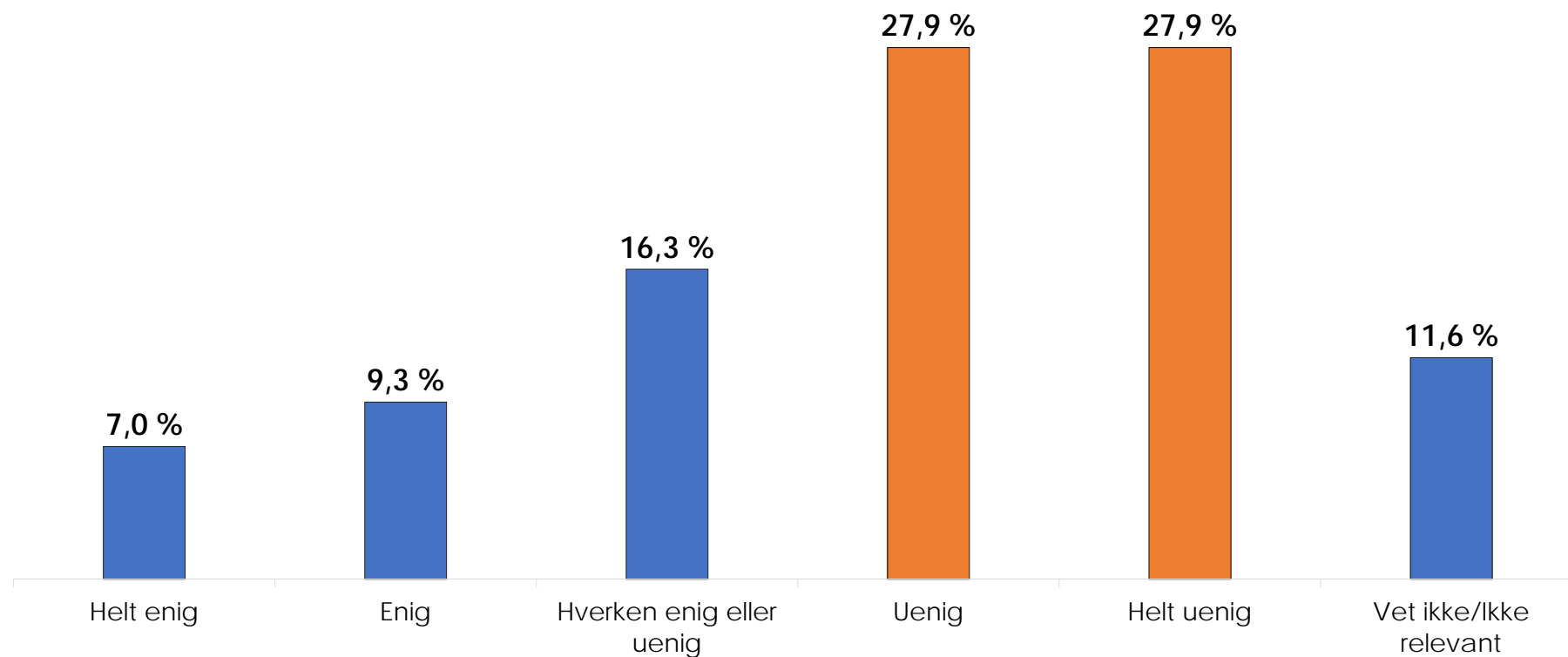
«VEI- OG JERNBANETILBUDET I REGIONEN MEDFØRER EN KONKURRANSEULEMPE FOR VÅR BEDRIFT»

42



Over 80 % mener god vei og jernbane er viktig for rekruttering

«FOR OSS ER GODSTRANSPORT MED TOG ET KONKURRANSEDYKTIG ALTERNATIV TIL VEITRANSPORT»



Over halvparten mener tog ikke er et godt alternativ