

Sluttrapport Ringverknader knytt til Stad skipstunnel

FORPROSJEKT

Stad Vekst


Måløy Vekst

VANYLVEN  UTVIKLING

G  GER

Innhald

1	Samandrag	3	7	Statistikk	50
1.1	Bakgrunn			Gjestedøgn og passasjerar med fly, båt, fritidsbåtar og cruise	
1.2	Mål for forprosjektet og avgrensingar av problemstillingane			Reiselivsstatistikk	
1.3	Prosess og metode			Gjestedøgn	
2	Strategiske utviklingsområde	12		Flypassasjerar til flyplassar i området	
	Forslag til seks strategiske utviklingsområde			Kollektivtrafikk med båt	
2.1	Felles stads- og destinasjonskonsept			Utleige av hytter og hus	
2.2	Forsterke klyngesamarbeid			Cruisenæringa	
2.3	Styrke samarbeidsrelasjonar i reiselivet			Case - Cruise i Måløy	
2.4	Få fart på innovasjon og produktutvikling i reiselivsnæringa			Dagens trafikkvolum i regionen	
	Case – Hornelen Via Ferrata			Gjestehammer og bubilcamping	
2.5	Ny og forbetra infrastruktur			Gjestane sitt forbruk i regionen	
2.6	Organisere, styrke og effektivisere samhandling		8	Spørjeundersøking og djupneintervju	68
3	Analyse og innsiktsfase	21		Kvalitative intervju med sentrale aktørar innan marine og maritim næring	
3.1	SWOT-analyse		9	Stads- og destinasjonskonsept	77
3.2	Drivarar og barrierar (GAP-analyse)			Case – Hakallegarden	
	GAP-analyse reiselivsnæringa			Kartlegging	
	GAP-analyse marin og maritim næringar			Arbeidssamlingane	
4	Verdiskapingspotensiale	26		Identitet	
4.1	Verdiskaping knytt til bruk av steinmassar			Destinasjonskonsept	
5	Demografi	31		Trender og målgrupper	
	Regionen; Kinn, Stad og Vanylven kommunar			Behov på ei reise	
	Folketalsutvikling			Kundereiser	
	Aldersfordeling			Kompass	
	Arbeidsstruktur			Av og for fiske	
	Pendling i regionen			På heilag grunn	
	Ein bu- og arbeidsmarknad			Vel i hamn	
6	Næringsstruktur i regionen	38	10	Hovudprosjekt	102
6.1	Transporthubar langs kysten		11	Kjelder	109

1 Samandrag

Samandrag

Forprosjektet har i hovudsak fokusert på nærområdet til Stad skipstunnel, her definert som kommunane Kinn, Stad og Vanylven.

I nokre samanhengar har ein likevel sett det nødvendig og naturleg å ta med data frå ein større region. Det går tydeleg fram i rapporten kva geografisk område ein har henta data frå.

I arbeidet med å få fram verdiskapingsgrunnlaget og ringverknader knytt til Stad skipstunnel har ein i innsiktsarbeidet særleg tatt omsyn til to næringar;

- Marin og maritim næring sjøvegen og på land
- Reiselivsutvikling på kysten og i nær tilknytning til sjø

Desse to næringsområda er så sett i samanheng med demografiske variablar i nærområdet, samt nærings- og infrastruktur elles.

Marin og maritim næring

Innanfor marin og maritim næring er fleire verdsleiande bedrifter lokalisert nær Stad skipstunnel. Dette er selskap med lokalt eigarskap og postadresse i regionen. Samla står desse for ei omsetning på rundt treikna 85.5 mrd. kr. og oppunder 4.500 tilsette.

Vestland og Møre og Romsdal fylker er den største bidragsytaren til norsk fastlandseksport, og av total eksportverdi (2022 – olje/gass er ikkje medteke) kjem 30 % frå desse fylka. Sett i samanheng med resten av landet står havbruksnæringa åleine for 38 % av total eksportverdi og 14 % av sysselsettinga. Per sysselsett ligg desse to fylka 32 % høgare enn landsgjennomsnittet. Når det gjeld fastlandseksporten frå havbruksnæringa kjem 40 % av eksporten frå dei to fylka frå regionen rundt Stad skipstunnel; Florø-Ålesund.



Samandrag

Betre samarbeid for grønare skipsfart og innovasjon

Den norske sjømatnæringa er spådd ei formidabel vekst i framtida, medan kapasiteten er sprengd og standarden på norske vegar ikkje er god nok. Dette vil bli ei stor utfordring for frakten av gods på veg, og fordrar at ein større andel av frakta blir flytta over på sjø.

Stad Skipstunnel vil bidra til at meir gods kan flyttast frå landtransport til sjøtransport. Ei slik overføring vil krevje at hamnene samarbeider om å få til effektiv «intertransport» mellom hamnene, og ikkje minst til og frå større eksport/importhamner. Med Stad skipstunnel så vil eit slikt sjøtransportnett være stabilt og trygt i all slags vær heile året. Det mogleggjer eit tettare samarbeid mellom dei mange hamnene som ligg langs kysten, noko som også har vore trukke fram av næringsaktørane som er intervjua i dette forprosjektet.

I intervju som er gjennomført blant aktørar frå marin og maritim næring går det også tydeleg fram at Stad Skipstunnel vil kunne bidra til å styrke konkurransekrafta til denne nasjonalt viktige næringa. Kritiske suksessfaktorar som blir nemnde er utfordringa Stadhavet gir med omsyn til sikkerhet til sjøs, utvikling i retning grønare skipsfart, auka godsoverføring frå land til sjø samt næringsutvikling ved å knyte saman regionar med tilhøyrande industri. Utvida klyngesamarbeid blir trekt fram som einaste vegen til å sikre innovasjon og omstilling i næringa, gjerne i retning utvikling av ei marin og maritim superklynge kor også leverandørindustri er inkludert.

Ein anna kritisk suksessfaktor som er nemnd i næringa er utvikling og etablering av eitt bu- og arbeidsområde mellom Ålesund og Florø. Dette vil betre føresetnader for rekruttering av arbeidskraft. Her står etablering av hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund sentralt.

Naturmessig, økonomisk og sosial berekraft

Den individuelle utviklinga i gjestedøgn (tal frå SSB) har stått stille/hatt nedgang seinare år, medan volumet av besøkande gjennom cruise har auka monaleg siste 2 åra. Talet på besøkande er i 2022 større gjennom cruise enn individuelle besøkande. Det gir auka verdiskaping til området, men også merkbare infrastrukturutfordringar knytt både til tid og rom. I tid fordi det er høgst trykk i juli månad, og i rom fordi mange produkta og lokalitetane som vert tilbydde i dag har volumbegrensningar. Området kan ikkje seiast å ha utfordringar knytt til masseturisme, men i periodar er kapasiteten sprengd og det skapar problem med transport på smale vegar, parkering, tilgang til toalett og boshandtering.

Samandrag

Reiselivsutvikling

Endeleg realisering av Stad skipstunnel vil gje nærområdet stor nasjonal og internasjonal merksemd frå dag 1. Det innebær ei stor auke i interesse og besøk både frå ulike typar næringar knytt til bygging og utvikling av sjølve tunnelen, frå investorar og eksterne bedrifter i denne næringa, i reiselivsnæringa og overfor besøkande til regionen.

Det fordrar at ein har ein god plan for korleis ein skal handtere denne veksten, og ikkje minst utnytte interessa som denne merksemda gir til å legge til rette for nye investeringar, utvikle nye reiselivsprodukt, auke kapasiteten og ytterlegare kommersialisere dei tilboda som er tilgjengelege i området.

Aktørane i reiselivsnæringa er små, med fleire nye bedrifter og produkt. Ein del av tilboda som er tilgjengelege i området er «reviatiserte» gjennom nye eigarskap og generasjonsskifte. Størstedelen av produkta som er tilgjengeleg er drive av personar som har dette som attåttnæring til anna arbeid. Området har potensiale for stor attraksjonskraft, og i dag er nærområdet til Stad Skipstunnel mest kjent for det særeigne landskapet og opplevingar og aktivitetar knytt til naturen. Surfing i Hoddevika og Ervika, besøk på Vestkapp-platået, besøk til Kannesteinen i Vågsøy samt fjelltoppar som Mosekleivhornet er døme på dette. Manglande produktutvikling- (produktifisering) og kommersialisering av materielle og immaterielle ressursar basert på kultur, verdiar, identitet, folket og næring i området gjer at ein går glipp av besøkande med andre interesser og frå andre marknadssegment og såleis også viktig verdiskaping. Her har dei tre kommunane eit stort utviklingspotensiale. Dette viser m.a. ei feltundersøking gjennomført av Vestlandsforskning i 2020 der turistar i området nesten uten unntak kom for naturopplevingar som besøk på Vestkapp-platået eller surfing i Hoddevika og Ervika.

Ei autentisk og meir heilhetlig produktutvikling knytt til arkitektur, risiko på havet, folk og samfunn, historie, infrastruktur og næringsliv vil komplettere dei produkta området marknadsfører seg på i dag. Døme på produkt og historier som har stort potensiale for utvikling og ikkje minst pakketering er vikingtida med Sagastad, St. Sunniva og klosterøya, fiskarbonden og fiskarsamfunnet langs kysten, Kongevegen for å nemne nokre.

Samandrag

Dei nye tilboda som har vakse fram på overnattingsida held svært god standard. Desse trekkjer til seg gjester som er opptekne av kvalitet og som er villige til å betale for gode opplevingar. Høg kvalitet på opplevingar og produkt samt profesjonalitet gjennom godt vertskap i møte med kunden gjennom heile kundereisa bør vere pkt. 1 i reiselivsutviklinga framover. Med ei slik utvikling kan ein sikre ei verdiskaping som ikkje åleine er retta mot auke i volum, men mot ei mindre volumauke men betre betalande gjester, og som i tillegg gjerne oppheld seg i området lenger. Ei slik ønskja utvikling heng også godt saman med ansvar for å ta i vare det særeigne landskapet, transport og infrastruktur, og ikkje minst sikre god sosial berekraft for dei som bur i området.

Marknadsføring og reiseruter

Norske besøkande til området kjem i all hovedsak med eigen bil, medan utanlandske gjester gjerne kjem med fly til Ålesund eller Bergen, eller besøker området på overlandstur frå cruise. Dei største turiststraumane går frå Ålesund til Geiranger, RV 15 til Stryn og vidare med E39 til Sogn. Marknadsføringa av området er i dag delt på 3 destinasjonsselskap, der kvart destinasjonsselskap marknadsfører «si» kommune; Kinn i Visit Sunnfjord & Fjordkysten, Stad i Visit Nordfjord og Vanylven i Destinasjon Ålesund & Sunnmøre. Få kjende produkt og attraksjonar i nærområdet saman med lite samanhengande marknadsføring gjer at området ikkje oppnår tilstrekkeleg kraft til å trekkje turistar frå dei store trafikårene, gjer det vanskeleg for gjestene å finne tilboda og skape si eiga reiserute.

Bedriftene i næringa som er AS omsette i 2022 for ca. 470-475 mill. Kr. Gjestene som var på besøk la igjen verdiar for i underkant av 240 mill.kr.

Opp igjennom åra har det vore utarbeidd eit 20-tals konsekvensutgreiingar og forstudier knytt til Stad Skipstunnel. Desse har vore ein del av kunnskapsgrunlaget i forprosjektet.

Samandrag

Utviklingsområder

For å ivareta og utnytte dei moglegheiter som nærområdet har for verdiskaping har ein i forprosjektet peika på 6 utviklingsområde som ein meiner er sentrale for å oppnå auka nærings- bu og besøksattraktivitet:

1. Ta i bruk felles stads- og destinasjonskonsept for å auke bu-, nærings- og besøksattraktiviteten til nærområdet
2. Forsterke klyngesamarbeid i marin og maritim næring på tvers av kommunar og fylke
3. Forsterke samarbeidsrelasjonar blant aktørane i reiselivsnæringa og på tvers av kommunar/fylke
4. Bærekraftig produktutvikling basert på regionen sine eigne ressursar og fortrinn
5. Ny og forbetra infrastruktur land- og sjøvegen
6. Organisere utviklinga, styrke og effektivisere samhandling mellom bedrift, kommunar og fylke

Det bør utarbeidast strategiar for alle desse områda med konkrete tiltak både på kort og lang sikt. Merksemda som området vil oppleve når oppstarten av Stad Skipstunnel er i gang må ein forvalte slik at den sår frø til fleire næringsetableringar, fleire innovative samarbeid bedrifter imellom samt fleire besøkande.

Området må vere klar til å handtere denne merksemda på ein berekraftig og smart måte.

«Det vil gje nye forretningsmoglegheiter for veldig mange av bedriftene våre i lys av kortare avstandar, tryggare reiserute og vegen til overføring av gods frå veg til sjø vil være kortare med Stad skipstunnel.»

Stein Kvalsund –Hub For Ocean



1.1 Bakgrunn

I september 2022 lyste kommunane Stad, Vanylven og Kinn ut eit anbod på eit forprosjekt knytt til realisering av Stad Skipstunnel. Fleire aktørar frå Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommune har bidrege med ressursar til prosjektet.

Målet med forprosjektet er å sjå på kva verdiskaping bygging og realisering av Stad Skipstunnel kan medføre gjennom auka reisemåls-, lokalsamfunns- og næringsutvikling, samt kva meir effektive transportaksar og auka mobilitet for innbyggjarar, næringsliv og reiseliv kan ha av betydning for ein større region langs vestlandskysten.

Forprosjektet er gjennomført av vekstselskapa i Stad, Kinn og Vanylven, og prosjektperioden har vart frå desember 2022 til august 2023. Forprosjektet har vore organisert med ei prosjektgruppe samansett av representantar frå alle vekstselskapa, samt representant frå konsulentselskapet Gyger. Stad Vekst har vore prosjektleiar for arbeidet.

Styringsgruppa for forprosjektet har vore samansett av ordførar og kommunedirektør frå dei tre kommunane, Kystverket, samt representantar frå Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommunar. Med bakgrunn i tidlegare forstudier og planarbeid, research, spørjeundersøkingar og samlingar med brei involvering frå næringslivet, innbyggjarar og offentleg forvaltning har ein i forprosjektet søkt å illustrere på kva område den største verdiskapinga vil kome, og kva dette vil ha å seie for bulyst- nærings- og besøksattraktivitet i nærområdet til Stad Skipstunnel; her definert som Kinn, Stad og Vanylven kommunar.

I forprosjektet har ein særleg hatt fokus på to hovedområde; *marin og maritim næring sjøvegen og på land*, samt *stad og destinasjonsutvikling* i nærområdet til tunnelen. Ein har vidare peika på kva strategiske område som bør ha særleg merksemd framover både på kort og lang sikt, og kva aktivitetar som bør iverksetjast i eit framtidig hovedprosjekt.

Vi takkar styringsgruppa for oppdraget med forprosjektet.

Nordfjordeid, 28.08.23

På vegne av prosjektgruppa
Synnøve Elisabeth Aabrekk

1.2 Mål for forprosjektet og avgrensing av problemstillingane

Mål

Målet med forprosjektet har vore å kartlegge og etablere eit kunnskapsgrunnlag knytt til ringverknadar som utbygginga av Stad skipstunnel vil kunne gje. Konkret har prosjektmålet for forprosjektet vore:

1. Å beskrive marknadspotensialet og moglegheiter for stads- og destinasjonsutvikling i det regionale nærområdet til skipstunnelen.
2. Å beskrive tiltak for å utvikle lokalsamfunn og omdøme til regionen for å styrke by-, besøks-, og næringsattraktivitet i området.
3. Å beskrive infrastruktur som må utviklast med omsyn til ynskja reisemål-, nærings- og lokalsamfunnsutvikling.
4. Å oppnå brei forankring hjå sentrale interessentar i regionen for prioriterte innsatsområde gjennom ei brei involvering i prosessen.

Avgrensing

Forprosjektet «Ringverknader knytt til Stad Skipstunnel» har vore eit stort og komplekst prosjekt. Det har derfor vore nødvendig å avgrense problemstillingane både i omfang, tematisk og geografisk. Det har rett og slett ikkje vore mogleg innanfor tilgjengeleg tidsramme og ressursbruk i prosjektet å gå i djupna på alle målområda. Ein har derfor i stor grad konsentrert ressursbruken rundt

1. Marin og maritim næring sjøvegen og på land og
2. Stad- og destinasjonsutvikling i nærområdet.

Mangel på statistisk materiale gjer at ein i forprosjektet har kombinert tilgjengeleg faktainformasjon med informasjon frå enkeltaktørar og bedrifter, spørjeundersøking og djubeintervju, og sett desse saman til anslag for ulike typar verdiskaping; vekst i tal arbeidsplassar, omsetningsekst og gjester sitt forbruk frå regionen frå dei ulike marknadssegmenta. Der det er lagt ulike kvalitative føringar til grunn er desse beskreve.

Ein meiner likevel at ein i forprosjektet avdekkjer dei viktigaste innsatsområda knytt til framtidig verdiskaping og ringverknader knytt til Stad Skipstunnel, og at talmaterialet for verdiskaping ikkje skal vere så langt unna realiteten.

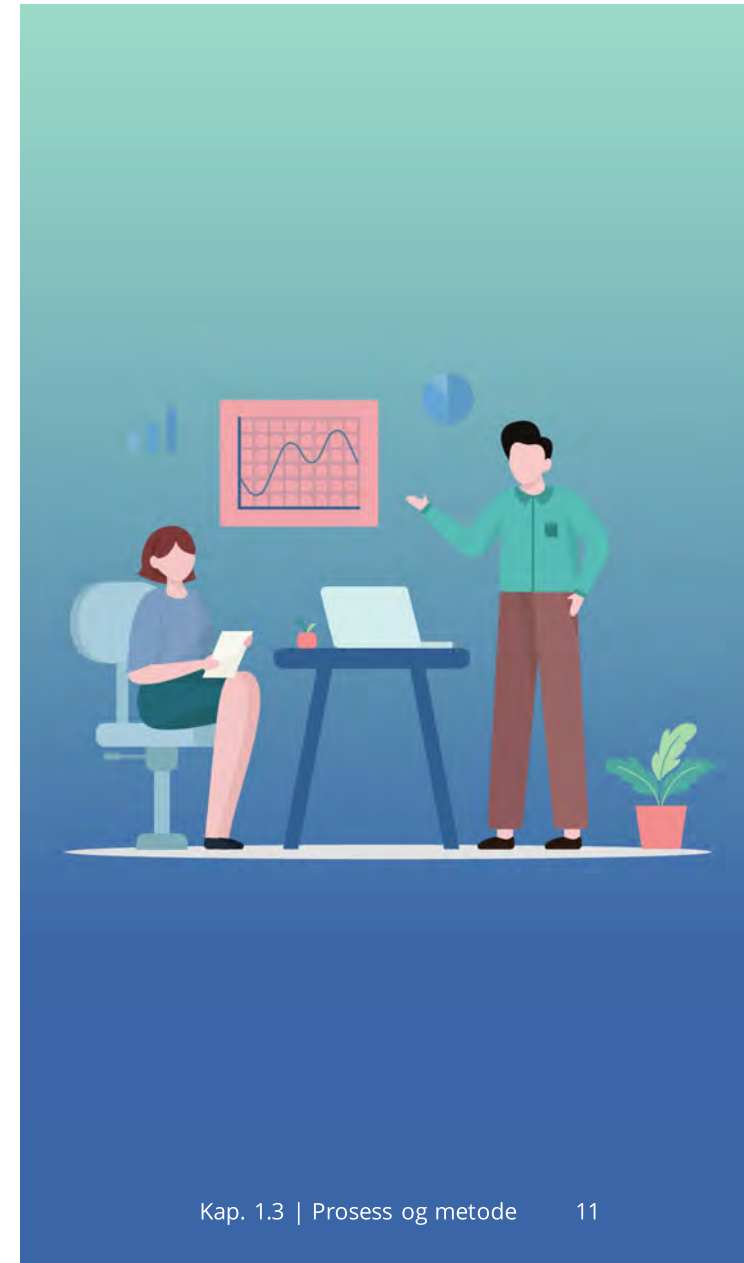
1.3 Prosess og metode

Forprosjektet har gått igjennom dokumentasjon, rapporter og analysar, samt samla inn ny data og informasjon knytt til forventet effekt av Stad skipstunnel. Prosjektet har gjennomført ei kvantitativ spørjeundersøking som var sendt ut til i overkant av 300 næringsaktørar i området mellom Ålesund og Florø, samt gjennomført djupeintervju med 10 sentrale bedriftsleiarar i regionen.

I arbeidet med å utvikle stads- og destinasjonskonsept har det vore gjennomført bedriftsbesøk og studieturar for å avdekke, dokumentere og beskrive destinasjonen sine særegne kvaliteter. Prosjektet har gått igjennom ein rekke rapportar og data knytt til behov og trendar i etterspørselen etter opplevelser og reiser både frå Noreg og utlandet for å knytte destinasjonen sine kvaliteter og tilbod opp mot behova til ulike målgrupper i marknaden. Forslag til stads- og destinasjonskonsept er presentert i opne møter i Måløy, Vanylven og Stad, og revidert basert på tilbakemeldingane i desse møta og i dialog med styringsgruppa.

Innsikten er brukt til å vurdere kva ringverknadar tunnelen kan gje til i regionen og særleg i influensområda i nærleiken av tunnelen, men også langs heile norskekysten.

På bakgrunn av dette er det utarbeidd forslag til innsatsområder og tiltak som kan bidra til å sikre at Kinn, Stad og Vanylven utnyttar dei moglegheitene Stad skipstunnel representerer.



2 Strategiske utviklingsområde



Forslag til seks strategiske utviklingsområde

Det endelege vedtaket om bygging av Stad Skipstunnel i Stortinget, 11. mai 2021, har skapt optimisme og framtidstru i regionen. Det framgår tydeleg blant næringslivet i undersøkinga at etablering og realisering av Stad Skipstunnel vil bidra til auka næringsattraktivitet, skape fleire arbeidsplassar og tiltrekke fleire besøkande til regionen.

Potensialet for utvikling i regionen er stort, men dersom ein skal greie å realisere dette, vert det peika på nokre sentrale område som bør få ekstra merksemd i åra som kjem. Dei strategiske føringane som blir lagt no, vil bli avgjerande for om ein greier å ta ut det verdiskapingspotensialet ein har på ein slik måte at ein forvaltar regionen sin natur- og kultur på ein berekraftig måte for generasjonar framover, at det framleis skal vere ein god regionen å bu og vekse opp i, og at ein legg til rette for at bedrifter og verksemdar får utvikle og etablere seg, og såleis skape verdiar og arbeidsplassar.

Strategiane som skal utarbeidast og konkretiserast bør ha tiltak både på kort og lang sikt. Regionen vil oppleve stor nasjonal og internasjonal merksemd frå ulike bransjar og frå media generelt. Er vi klare til å handtere denne merksemda på ein berekraftig og smart måte? Merksemda vi får må vi forvalte slik at den sår frø til fleire næringsetableringar, fleire innovative samarbeid bedrifter imellom, fleire besøkande i alle kategoriar; forretningsreiser, konferansedeltakarar og ferie-/fritidstrafikk.

Basert på research, spørjeundersøking og kvalitative intervju, samt samlingar i alle kommunane har ein definert **seks strategiske utviklingsområde** som det bør utviklast konkrete tiltak under i det vidare arbeidet og i eit hovudprosjekt:

1. Ta i bruk felles stads- og destinasjonskonsept for å auke bu-, nærings- og besøksattraktiviteten til nærområdet
2. Forsterke klyngesamarbeid i marin og maritim næring på tvers av kommunar og fylke
3. Forsterke samarbeidsrelasjonar blant aktørane i reiselivsnæringa og på tvers av kommunar/fylke
4. Berekraftig produktutvikling basert på regionen sine eigne ressursar og fortrinn
5. Ny og forbetra infrastruktur land- og sjøvegen
6. Organisere utviklinga, styrke og effektivisere samhandling mellom bedrift, kommunar og fylke

2.1 Felles stads- og destinasjonskonsept

Felles stads- og destinasjonskonsept i nærområdet til Stad skipstunnel

I forprosjektet er det utvikla rammeverk for eit felles stads- og destinasjonskonsept. Konseptet bør fordjupast og nyttast til å utvikle konkurransefortrinnet til regionen ytterlegare, ikkje berre som reisemål, men også for å tiltrekkje investeringar, næringsverksemd, kompetanse, og som bu- og arbeidsregion.

Når arbeidet med Stad skipstunnel kjem i gang vil Stad, Måløy og Vanylven få mykje merksemd. Med eit felles stads- og destinasjonskonsept vert det enklare å utnytte merksemda og investeringane til å bygge eit sterkt og positivt omdøme, og skape positive effektar og ringverknad på kort og lang sikt:

Økonomisk utvikling: Auke verdiskapinga frå turistar, eksisterande og nye verksemdar, auke investeringsattraktiviteten og trekke fleire dyktige fagfolk og tilflyttarar.

Reiseliv og turisme: Differensiere regionen og bidra til å utvikle tilbod som er forankra i området identitet og eigenart og reiselivsinfrastruktur. Gjere regionen meir attraktiv for arrangement, konferansar, cruise og ferie og fritid.

Kompetanse: Gjere området og bedriftene meir attraktive for ettertrakta fagfolk.
Felles bu- og arbeidsregion: Gjere området, og dei ulike lokalsamfunna, meir attraktive som stader å bu og arbeide. Motverke den negative folketalsutvikling, særleg i Vanylven.

Investeringar: Nytt Stad skipstunnel og kvalitetane i næringslivet til å gjere området meir attraktivt for investorar og gründarar.

Lokal stoltheit: Forløyse lokal stoltheit, fellesskap og identitet blant innbyggjarane på kvar enkelt stad og i hele regionen.

Konkurransefortrinn: Kombinere eksisterande konkurransefortrinn og nye som Stad skipstunnel representerer til å byggje ei sterk merkevare nasjonalt og internasjonalt.



2.2 Forsterke klyngesamarbeid

Forsterke klyngesamarbeid i marin og maritim næring på tvers av kommunar og fylke

I «Maritim verdiskapingsrapport 2023» (Menon Economics) vert det m.a. understreka at dersom Norge skal behalde og styrke si konkurransevne innafor denne næringa bør ein i framtida satse ytterlegare på kompetanseutvikling og innovasjon. Her blir auka samarbeid mellom klynger og enkeltaktørar trekt fram som særleg viktig; felles innovasjonsprosjekt og erfaringsoverføring og -læring bransjane imellom.

Framtidig samarbeid mellom klynger langs kysten er noko som også blir nemnt fleire gonger i intervjuet ein har gjennomført i dette forprosjektet. Næringsaktørane meiner det er avgjerande for både evna til å konkurrere i marknadane i stadig utvikling, og for å kunne halde følge med det grønne skiftet må samarbeidet bli tettare langs kysten. Realisering av Stad Skipstunnel vil styrke forutsetningar for klyngesamarbeid i heile området mellom Ålesund og Måløy/Florø, men det bør leggjast til rette for auka prosjektsamarbeid gjennom nettverksbygging, felles møteplassar og finansiering. Dette er avgjerande for at næringslivet langs vestlandskysten skal kunne være konkurransedyktig også i framtida.

Her bør fylka inn med midlar slik at ei slik samhandling kan skyte ytterlegare fart.

2.3 Styrke samarbeidsrelasjonar i reiselivet

Styrke og utvikle samarbeidsrelasjonar blant aktørane i reiselivsnæringa og på tvers av fylke og kommunane i mellom

Etablere gode formelle og uformelle samarbeid mellom aktørane

Ei analyse av næringsstrukturen i regionen viser at det er for lite samarbeid mellom bedriftene både når det gjeld produktutvikling og marknadsføring. Det er etablert samarbeidsprosjekt innanfor kvar enkelte destinasjon m.a. bedriftsnettverk i Stad og 7-stjerna samarbeidet på Søre Sunnmøre. Ein arbeider også for samarbeid og produktpakking gjennom Måløy Adventure, men dette er i stor grad retta mot cruisesegmentet. Denne produktpakkinga må i tillegg utformast slik at ein utviklar og viser veg gjennom reiseruter og produktsamansetjingar på ein måte som gjer at ein pushar reisande frå dei store innfartsårene og ut i heile regionen.

Gjennom kommunikasjon og marknadsføring få fram regionen som ein heilheit og med sin eigen identitet

I framtida vert det viktig at destinasjonsselskapa løyser «informasjonsfloken» slik at denne regionen kan framstå som ein heilheit og med eigen og tydeleg identitet. Slik det er i dag må ein leite etter informasjon på tre ulike destinasjonsselskap for å få oversikt over eit område som ein kan bevege seg innanfor på 1,5 time.

Dette kan lett løysast ved å ta med informasjon frå kvart selskap sine tilhøyrande kommunar og setje informasjonen saman slik at gjesten som besøker regionen kan få med seg alt regionen har å by på, utan å måtte leite på fleire destinasjonssider. Slik kommunikasjonen er utforma no er den ei barriere for innsikt for gjesten og dermed barriere for besøk. Også cruiseaktørar som har overlandsturar i området bør samhandle betre slik at ein unngår uheldige situasjonar med for mykje gjester hos ein aktør på same tid. Tolegrense-analysen som er under utarbeiding vil forhåpentlegvis gje svar på kva grensene går for å sikre gode opplevingar både for dei besøkande og for dei som bur i området.

Bærekraftig produktutvikling med god kvalitet

Tendensen dei seinare åra viser at nye produkt er av svært god kvalitet og som gjerne rettar seg mot ein betre betalende marknad. Dette er ei utvikling som bør halde fram, og ein bør stimulere til at nye produkt vart utvikla med god kvalitet og gjerne med lokale råvarer og lokale aktørar.

Gjennomgåande god kvalitet i alle opplevingar vil lette framtidig produktpakking (ingen dårlege tenner i tannrada) og gjere det mykje lettare å marknadsføre, pakketere og selje dei ulike produkta saman til dei ulike marknadssegmenta.

2.4 Få fart på innovasjon og produktutvikling i reiselivsnæringa

Forsterke utviklinga av reiselivstilbodet og marknadsføringa i området rundt Stad skipstunnel

Arbeidet med stads- og destinasjonskonseptet har avdekket at det er behov for eit krafttak for kystturisme rundt Stad skipstunnel. Kystkulturen, levemåten, næringane, tradisjonane og verdiane som kystsamfunna representerer er underutvikla i reiselivssamanheng, og som magnet for å skape befolkningsvekst. Risiko og farane knytt til å ferdest rundt Stadlandet er grunnen til at folk har kjempa for skipstunnelen i meir enn 100 år, og framleis «maurar på». Historia må føredlast, løftast fram og gjerast meir opplevbar.

Området rundt Stad skipstunnel, frå Måløy i sør til Hakallestranda i nord, har ei rik historie, fantastiske naturopplevingar og eit imponerende næringsliv og skaparkraft. I hovudprosjektet bør destinasjonskonseptet og opplevelsesområda utviklast vidare saman med reiselivs- og kulturaktørane slik at dette blir ein meir integrert del av forteljinga, reiseruter, produktpakkar mv.

Dei siste åra har det kome nye reiselivstilbod som f.eks Tunheimsfjorå, Stad Hotell, Hakallevær, Havfruen og aktivitetar og utflukter i regi av Måløy Adventure. Når bygginga av skipstunnelen kjem i gang, vil regionen få mykje merksemd. Arbeid med stadig kvalitetsforbetring og kompetanseheving knytt til eit profesjonelt vertskap i møte med kunden gjennom heile kundereisa bør ha stor merksemd. Den moglegheita må nyttast til å ta eit krafttak for å bygge nettverk på tvers i regionen og utvikle tilbodet vidare og marknadsføre destinasjonen, opplevingane og næringslivet.

Stad skipstunnel vil bidra til at ein kan auke konferansemarknaden i heile regionen både nord og sør for tunnelen. Det vert både enklare tilkomst til flyplassar, samstundes som ein opnar ein større region med intern transport og kommunikasjonsmoglegheiter.

Utnytte kompetansen og krafta i dei kreative næringane til å utvikle nye produkt og opplevingar

Regionen har mange aktørar innanfor dei kreative næringane som representerer eit stort potensiale for auka verdiskaping. Dei kreative næringane spanner seg frå opera, ulike rocke- og musikkfestivalar, klesdesign og andre typar produktdesign, forfattarskap og streetart for å nemne nokre. Felles for desse er at dei alle formidlar og vidareutviklar den lokale kulturen, identiteten, næringslivet og samfunnslivet gjennom kunsten, samtidig som dei skapar aktivitet og stoltheit i lokalsamfunna og regionen. Eit eksempel her er Tone Andal som gjennom sine streetart kunstverk i Måløy har utviklaulike konsept og produkt, blant anna guida turar for cruisegjester og andre.

Case – Hornelen Via Ferrata

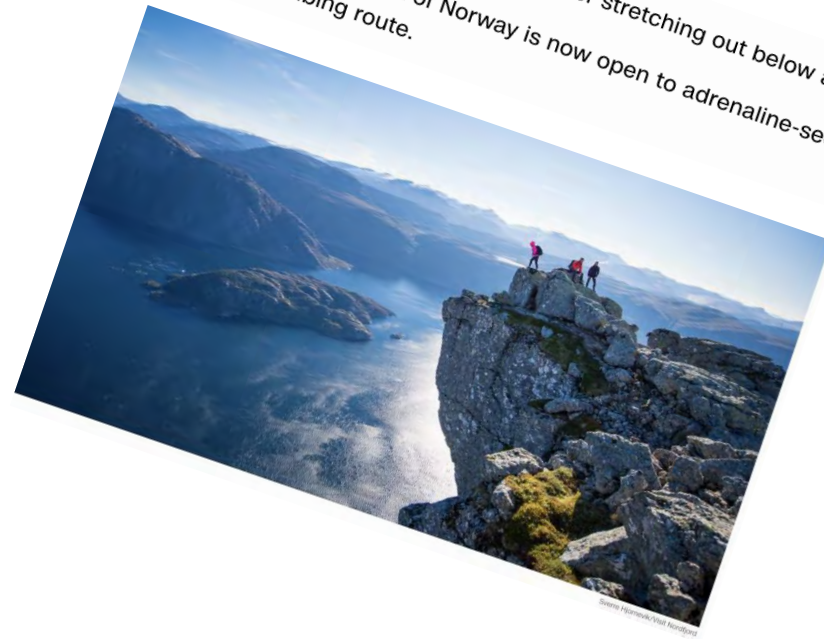
Eit godt døme på kva utvikling av ikon-opplevingar har å seie for nasjonal og internasjonal merksemd er etableringa og opninga av Hornelen Via-ferrata.

Klatreruta som vart opna midt i juni 2023 har allereie fått svært stor internasjonal merksemd. På 1,5 månad har sida som presenterer jernvegen hos Visit Nordfjord hatt over 33 mill. visningar, der flesteparten kjem frå USA, Canada, UK og India. Blant presseopplaga er m.a. framsida på CNN Travel som har utrulige 579,5 mill. besøk.

I etterkant av alle desse flotte mediaopplaga så kan Stijn og Rogier van Oorschot fortelje at dei har fått mange e-postar frå USA og Europa frå folk som har lest artikkelen i CNN. Samt at fleire utanlandske aviser har ringt dei for å seie at dei vil kome for å klatre Hornelen. Det same har norsk media som Dagbladet og Ukemagasinet.

Dette vil ha stor overrissingseffekt på overnatting, servering, transport og evt. andre opplevingar i Nordfjord og områda rundt.

(CNN) — Spectacular snow-capped mountain views, aquamarine water stretching out below and sheer, sheer cliff. The towering Hornelen mountain on the western coast of Norway is now open to adrenaline-seekers with the nerves of steel needed to tackle its new via ferrata climbing route.



2.5 Ny og forbedra infrastruktur

Ny og forbedra infrastruktur land- og sjøvegen

Tiltak som styrkar publikumstransport og samhandling sjøvegen

Det blir viktig i det vidare arbeidet å styrke publikumstransporten og samhandlinga mellom sjø og land sjøvegen. Samarbeid med Hurtigruta og Kystruta om å etablere stopp i regionen vil gjere det mogleg å bruke desse rutene som transport inn og ut av regionen. Slik det er i dag gjev desse ingen besøkmessig gevinst for området. Ei betre kopling mellom desse transportårene og publikumstrafikk frå ei av dei store innfartsårene i aust (Stryn) ville ha gitt god effekt og skapt ein god turistflyt i regionen.

Ein bør også setje inn styrka ressursar i arbeidet med å etablere hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund. Både Bergen og Ålesund er viktige innfartsårer for internasjonal turisttrafikk. Ein gjennomgåande hurtigbåtforbindelse vil skape god dynamikk og gjere det lettare å oppleve heile kysten frå Bergen til Ålesund og dermed stimulere til meirutvikling av gode kystopplevingar. Dette vil i stor grad styrke kystdestinasjonane på heile strekninga. Hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund vil også stimulere til utvikling av ein større bu- og arbeidsmarknadsregion. Den vil mogleggjere arbeidspending mellom kommunane sør og nord for Stad, og gjere regionen meir tilgjengelig for arbeidstakarar, etableringar og turistar. Det er særleg viktig for den marine og maritime næringa å knyte seg tettare saman.

På kysten er det hurtigbåtane som er vår jernbane, og på Vestlandet kommer det snart utslippsfrie hurtigbåtar som vil knytte kysten saman.

Oppgradering av riks- og fylkesvegnettet samt parkeringstilhøve

Både i anleggsperioden for Stad Skipstunnel og etter ferdig realisering vil den landbaserte trafikken auke monaleg. Volumet av personbiltrafikk og busstrafikk vil kunne skape kaos dersom ein ikkje tek høgde for denne veksten. Ein har allereie sett eksempel på dette sommaren 2023 grunna den store veksten i overlandsturar frå cruisesegmentet.

Det bør derfor utarbeidast gode scenarier for auka mobilitet, kvar flaskehalsar er, og vil kome i framtida. Denne problemstillinga bør løftast politisk på agendaen slik at ein har tid til å gjere nødvendige utbetringar på vegnettet.

*«Skipstunnelen senker terskelen for å etablere verksemder og arbeidsplassar i distrikta.»
Harald Tom Nesvik - Sølvrans*

2.6 Organisere, styrke og effektivisere samhandling

Organisere utviklinga, styrke og effektivisere samhandling mellom bedrift, kommunar og fylke

Tilrettelagt marknadsføring og kommunikasjon til næringsaktørar

Det bør etablerast eit prosjekt eller ei gruppe som arbeider aktivt for å invitere og legge til rette for etablering av ny næringsverksemd på dei areala som blir utvikla med masser frå tunnelen. Det blir ikkje nok å vente på aktørane, her må ein vere proaktive, drive målretta marknadsføring med nødvendig og tilstrekkeleg informasjon. Dette kan løysast med ein felles koordinator for både offentleg og privateigde næringsareal.

Godt vertskap for etablering av møteplassar, konferansar og events for ulike bransjar

Bygginga av Stad Skipstunnel vil skape stor merksemd og interesse; frå publikum generelt, men ikkje minst for dei ulike fagområda. Denne interessa bør utnyttast, og ein bør bruke anledninga til å invitere alle fagområde innan bygg og anlegg, utstyrsleverandørar i bygningsbransjen, marine og maritime aktørar, reiselivsutviklarar m.m. til å møtast i regionen, delta på konferansar med skipstunnelen som både inspirator og råme for møter og konferansar. Ei kreativ og framoverlent haldning til dette vil ikkje berre gjere regionen kjent for ettertid og skape trafikk i form av forretningsbesøk, men vil kunne bidra til at fleire vel å busetje seg og etablere verksemd i regionen.

Ei slik satsing bør vidare strukturerast og planleggast slik at ein ikkje bidreg til tilstander som opplevast som kaotiske for dei som bur i nærområda til tunnelen.

Handlekraftig destinasjonar som tenkjer heilhetleg region

Både Visit Nordfjord og Visit Fjordkysten er i gang med prosjekt Merke for berekraftig Reisemål. Her er det definert eigen destinasjonsleiing samansett av både offentlege og private aktørar. I tillegg er det sett i gang eit arbeid med tolegrenseanalyse i regi av Nordfjorderrådet. Desse ulike prosjekta må kommunisere både seg i mellom, og ha kontaktpunkt mot Vanylven. Det vil styrke utviklinga i regionen og bidra til at regionens sine verdiar, kultur og identitet blir grunnmuren i produkt- og opplevelsesutviklinga samtidig som ein på denne måten kan skilje seg ut andre regionar. Det blir heilt avgjerande for å målrette marknadskommunikasjonen og framstå autentisk og heilhetleg.

3 Analyse og innsiktsfase

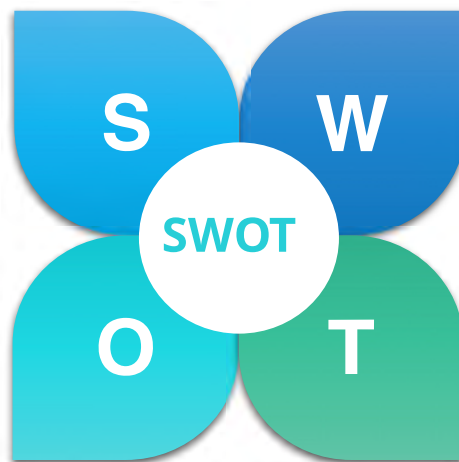
3.1 SWOT-analyse

Styrker

- Eigenarta og særskilt naturlandskap
- Stadhavet – kjentsom røft havstykke - "nord og sør" for Stadt
 - Sterk maritim og marin næring
- Nokre kjende landemerke; Vestkapp, Hoddevika, Ervika, Kannesteinen
 - Nokre kjende produkt; Sagastad, Klosterøya Selja
- Nye produkt og opplevingar utvikla til cruisesegmentet

Moglegheiter

- Med Stad skipstunnel fleire næringsareal
 - Utvikle fleire reiselivsprodukt knytt til identitet, kultur og historia i området
 - Fleire samarbeid, produktpakking
 - Superklynge i marin og maritim næring
- Med hurtigbåt - ein bu og arbeidsregion
- Stad Skipstunnel – fleire fritidsbåtgjester



Svakheiter

- Få opplevingsklare og kommersialiserte produkt
- Reiselivsaktørane er kvar for seg små
- Låg kapasitet på overnatting
- Lite samanhengande marknadsføring rundt Stadt - 3 destinasjonsselskap
- Manglande pakketering av produkt

Trugslar

- Stadhavet tydeleg barriere for både marin/maritim og reiselivsnæring
- Framskreven nedgang i folketalet, særleg i Vanylven
- Manglande off. transport-tilbod til/frå regionen
- Dårlege vegar og manglande investeringar i infrastruktur
- Meir ekstremvêr og klimakrise
- Geopolitisk uro, økonomisk nedtur og inflasjon
- Krevjande å få tak i kompetanse og arbeidskraft

3.2 Drivarar og barrierer (GAP-analyse)



Reiselivsnæringa

A

Dagens situasjon

1. Lav kapasitet på overnatting.
2. Området dekkast av tre destinasjonsselskap. Det gjer det krevjande å planlegge ei reise i regionen rundt Stad.
3. Kommunane høyrer til ulike regionar og to fylke.
4. Kystkulturen er underutvikla som internasjonal merkevare, kjem i skuggen frå fjordane.
5. Det er krevjande å kome seg forbi Stad med fritidsbåt og mindre båtar. Liten trafikk nord og sør for Stad med fritidsbåtar.

B

Kva skal til?

1. Vidareføre tett samarbeid og felles prosjekt i Kinn, Stad og Vanylven for å få maksimalt ut av Stad skipstunnel.
2. Sette i gang konkrete utviklingsprosjekt for å utvikle og iverksette nytt destinasjonskonsept og løfte fram området som reisemål
3. Samarbeidet tett med dei 3 destinasjonsselskapa og Fjord Noreg om å løfte kystkulturen som internasjonal merkevare.
4. Merksemda og målretta arbeid fører til at fleire vil investere i reiselivet i regionen.

C

Framtidig situasjon:

1. Flaskehalsane knytt til transport i området er fjerna og det kommersielle opplevelses- og overnattingstibodet er utvikla.
2. Stad og skipstunnelen er eit ynda reisemål for mange ulike målgrupper med det til felles at dei legg igjen pengar og hjartet i regionen.
3. Fleire tilbod og meir merksemd har ført til at befolkningsnedgangen har stoppa opp i Vanylven, Selje og optimismen er stor.

Marin og maritim næring

A

Dagens situasjon

1. Lite utvikla felles bu-, arbeids-, og kompetanseområde i regionen (nord/sør)
2. Lite samarbeid mellom hamner og klynger nord og sør for tunnelen
3. Sterke maritime og marine verksemdar og klynger både nord og sør for tunellen
4. Stor eksport frå regionen
5. Verdsleiande kompetanse innan fleire marine og maritime næringer

B

Kva skal til?

1. Etablere betre kommunikasjonsløyser gjennom Stad skipstunnel.
2. Etablere tettare hamnesamarbeid i regionen
3. Styrke samarbeidet i marin og maritim næring gjennom felles utviklings- og innovasjonsprosjekt, samt felles møteplassar for næringslivet i regionen

C

Framtidig situasjon:

1. Regionen mellom Florø og Ålesund er knytt saman i ein felles bu-, arbeids-, og kompetanseregion.
2. Samarbeid mellom hamnene i regionen sikrar effektive logistikk-løyser som fører til at sjøtransport er meir berekraftig og effektivt.
3. Næringslivet i regionen samarbeider om å løyse felles utfordringar og vidareutvikle regionen som den sterkaste eksportregionen i landet.
4. Regionen er attraktiv for utvikling og etableringa av framtidens berekraftige næringer og arbeidsplassar.

4 Verdiskapingspotensiale

Verdiskapingspotensiale

Kva betyr Stad skipstunnel for auka verdiskaping? Forprosjektet har konsentrert seg om den regionale verdiskaping, og ein valgt å dele inn verdiskapingspotensiale i) under bygging og ii) etter ferdig realisering.

Under bygging:

Interessa for å kvalifisere seg til underleveransar og delta på leverandørlista som vektselskapa utarbeida til Kystverket sin leverandørkonferanse 31. januar 2023 var svært stor. Heile 148 bedrifter ønskte å stå på denne lista.

I spørjeundersøkinga sa 12,4% at dei såg føre seg auka verdiskaping under bygging, medan 41,% av respondentane såg moglegheiter for auka verdiskaping både under og etter ferdig realisering. Det kan vere hensiktsmessig å sjå til bygging og realisering av Nordøyvegen der ikring 30 % av totalentreprisen gjekk til lokale underleverandørar til ein samla verdi nærare 1,2 mrd. Kr.

Frå dag ein vil Stad skipstunnel gje stor merksemd, nasjonalt og internasjonalt. Det betyr også auka besøk, frå alle typar marknader; turistar, profesjonell yrkestrafikk og anleggsarbeidarar. Det er vanskeleg å anslå kor mykje dette vil utgjere i auka verdiskaping.

Etter ferdig realisering:

I dag omset reiselivsnæringa (AS) for ein stad mellom 460-470 mill. kr. Truleg er dette talet større. Gjestene som er på besøk legg igjen verdiar for i underkant av 240 mill.kr. Desse tala er også mest truleg høgare då utrekning er basert på gjestedøgnstatistikk frå SSB og forbrukstal frå 2019.

Årleg verdiskaping i reiselivsnæringa åleine avheng sterkt av kapasitetsutviding og – utnytting, utvikling av nye kommersielle produkt, betre tilgjengelegheit og lokal infrastruktur.



Verdiskapingspotensiale

Innanfor marin og maritim næring er fleire verdslaiande bedrifter lokalisert nær Stad skipstunnel. Samla står desse for ei omsetning på rundtreikna 85.5 mrd. kr. og oppunder 4.500 tilsette. Legg ein spørjeundersøkinga til grunn, viser den at næringa sjølv meiner verdiskapingspotensialet er stort; opptil 150 tal tilsette hjå ei bedrift og opptil 2,8 mrd. i årleg verdiskaping for ei bedrift.

Det er komplisert å talfeste eksakte verdiar på kva realisering av Stad skipstunnel vil gje av direkte og indirekte verdiskaping innanfor marin og maritim næring. Mange faktorar vil påverke omfanget veksten i verdiskapinga. Det må også nemnast at ytre faktorar også kan påverke næringa; lover og reguleringar, økonomiske og marknadsmessige endringar, samt andre strukturelle påvekrnadsfaktorar.

Sparte kostnader gjennom:

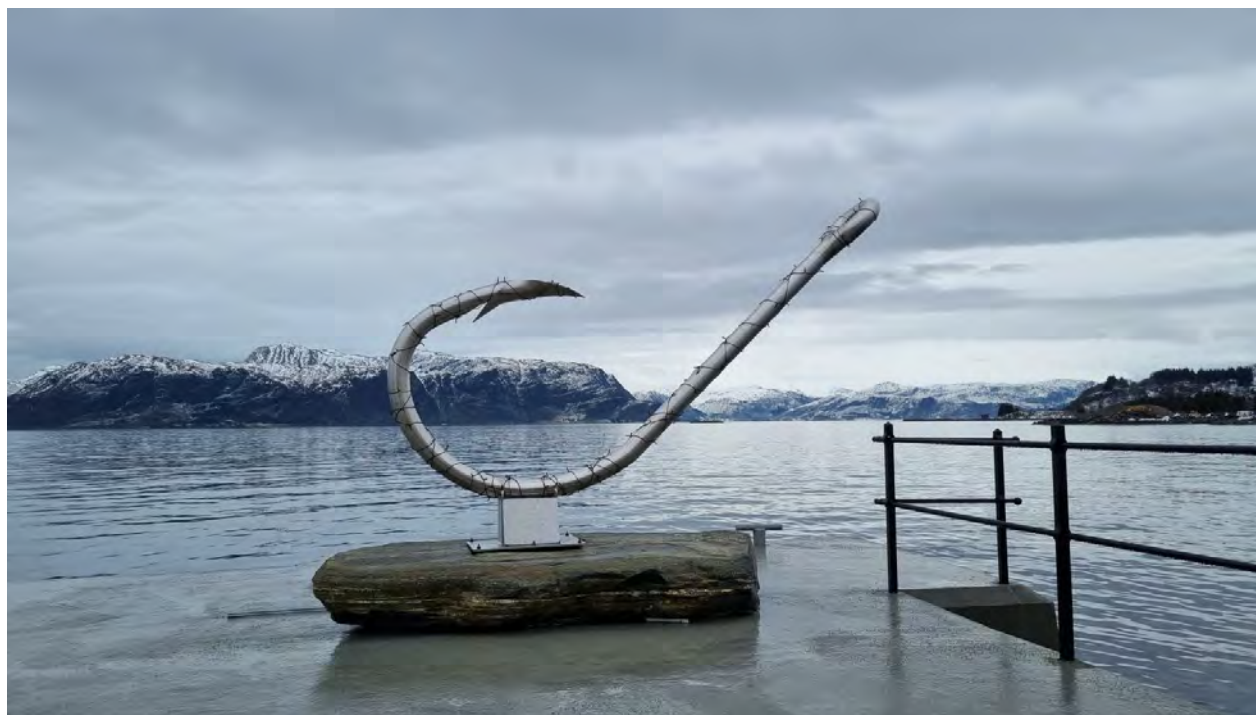
- Forbetra logistikk – meir effektiv transport
- Færre ventedøgn og mindre utsatt for dårleg vêr

Auka omsetning gjennom:

- Betre kvalitet på produkt og dermed høgare pris
- Tilgang til nye marknader
- Etablering av samarbeid og utarbeiding av nye produkt og tenester
- Effektiv godstransport

Styrka konkurransevne ved utvikling av ein bu- og arbeidsregion:

- Styrka tilgang til arbeidstakarar med spisskompetanse
- Forbetra klyngesamarbeid; auka omstillingsevne, innovasjon og produktutvikling
- Auka nærings- og investortraktivitet
- Nye næringsareal - nyetableringar og vekst



Verdiskapingspotensiale

Næringa og bedriftene ein har intervjuja i dette forprosjektet er eintydige på at skipstunnelen vil styrke konkurransekraft og industri langs heile kysten. Samla omset marin og maritim næring i regionen (Ålesund-Florø) for rundtreikna 85.5 mrd. årleg.

Til samanlikning viser Menon sin rapport "Ringverknadsanalyse av havbruksnæringa" at havbruksnæringa firedobla sin verdiskaping frå 2012 til 2022. Det innebærer at effektiv logistikk og distribusjon for denne næringa er avgjerande, ikkje berre for lokalområdet, men for heile landet.

Politiske målsettingar i havbruksnæringa

I rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050», utgitt 2012 av SINTEF, var det indikert eit potensiale for meir enn ei fem-dobling av marin verdiskaping (målt i omsetning) frå 2010 til 2050 ein vekst på 4,4% pr. år. Også regjeringspartiet Arbeiderpartiet har sett seg store mål for næringa, og har i valprogrammet uttalt eit mål om dobling av verdiskaping frå havbruk innan 2030. Dersom ein set valåret 2021 som utgangspunkt, fordrar det at ein opprettheld ein årleg vekst på 7,1 prosent fram til 2030 om målet skal nåast. Om vi ser vekstratane dei siste fem år, 1,4%, i forhold til verdiskapingsmåla som er definert i Arbeiderpartiet sitt valprogram og Sintef-rapporten, ser vi at det er betydeleg etterslep.

Til eksempel har verdiskapinga i havbruksnæringa i Møre og Romsdal vakse betydeleg sidan 2010 med ei auke på heile 203 prosent. Verdiskapinga i maritim næring har i same periode gått ned med 39% i same periode, etter nokre år med vekst frå 2010 til 2014.

I 2021, samla i dei to fylka, Vestland/Møre og Romsdal, er ringverknadseffekten målt i tal sysselsette, indirekte og direkte i havbruksnæringa berekna til 11 350. For heile Norge er talet 34 821.



Tunheimfjøra Lodge

4.1 Verdiskaping knytt til bruk av steinmasse

Det er venta at etableringa av Stad skipstunnel vil generere eit uttak av fast fjell på ca. 3 millionar m³, noko som svarar til ca. 5,4 millionar m³ med sprengt fjell. Det er lagt opp til konvensjonell sprenging med tunnelborerigg og pallerigg.

Utgangspunktet er at overskotsmasser skal bli sett på som ein ressurs som har ein verdi som kan bli gjenbrukt, framfor å bli behandla som avfall – i tråd med prinsippa i ein sirkulær økonomi og i tråd med Norge og EØS-avtalens mål om 80 % sirkulærøkonomi på råstoff innan 2030. Det er både frå Kystverket og kommunane Stad, Vanylven og Kinn difor uttrykt ei tydeleg forventning til at overskotsmassen frå tunnelen skal få ei lokalt betre samfunnsnyttig bruk enn referansealternativet som er sjødeponi i Moldefjorden.

Ved Stad Skipstunnel får Noreg også ei ny skipslei. Dette krev utvikling av ny infrastruktur for både småtrafikk, offentleg transport og næringsverksemd. Alle tre kommunane i nærområdet treng meir næringsareal, ikkje minst for å kunne utvikle den marine og maritime næringa samt tilknytta industri. Desse planlagde næringsareala vil også legge til rette for utvikling innanfor reiselivsnæringa, med t.d. moglegheiter for utvikling av nye hotell/restaurant-fasilitetar rundt tunnelopningane, og symjehall, hotell og andre sentrumsformål i Måløy sentrum, småbåtkaier og hurtigbåtterminal.

Ein har behov for etablering av ny fiskerikari, m.a. til Ervik Havfiske – eit av Noregs leiande og største linereiarlag samt djupvasskari for Pelagia for å vise konkrete døme. Den marine og maritime industriklynga på Raudeberg har store potensiale for vekst og utvikling og har behov for auka areal til nytt lakse- og torskeslakteri, bearbeidingsanlegg for sjømat, landbasert oppdrett, og større kaianlegg i Skårastranda.

Klynga meiner at ei slik utvikling vil vere ein katalysator for 250 nye arbeidsplassar. Pelagia i Måløy ønsker tunnelmasse til å utvide eksisterande næringsareal. Også en av landets ledende produsenter av vinduer, dører og fasadeelementer, Nordvestvinduet, ønsker å utvikle fabrikk sin vidare og ta i mot tunnelmasse til å utvide eksisterande næringsareal i Almenningen.

Berre i Stad kommune er det planlagt 9 nye næringsareal; Lesto, Moldestad/Pelagia, Kjøde næringsområde, næringsareal på Flatraket, utviding av Skottneset Feriesenter, Årsheim ferie- og fritidssenter samt Stad Molo. I tillegg kjem næringsareal med tilhøyrande infrastruktur kring tunnelopningane i Moldefjorden og i Kjødepollen. Heile 8 av desse er venta ferdig regulert til oppstart av tunnelarbeidet.

I Vanylven planlegg ein eitt stort næringsareal på Fiskåholmen, som i dag huser innovative bedrifter som Prodtex (produsent av nye brukonstruksjonar i sandwich-materiale og med lasersveising) og Strand Stillas AS (robotisert stillasbygging). Det er også planlagt næringsareal i Småstranda og Brevika, ferdigregulert. I tillegg har Mowi sitt anlegg på Sighaug fått regulert areal som kan ta imot tunnelmasse. På Klovningen er det planar om utviding av eksisterande hamn med ny molo og utvida gjeste-/småbåthamn.

Både i Stad og i Kinn kommune ønskjer ein også å bruke overskotsmasse til utvikling og forskjøning av sentra i kommunen.

5 Demografi

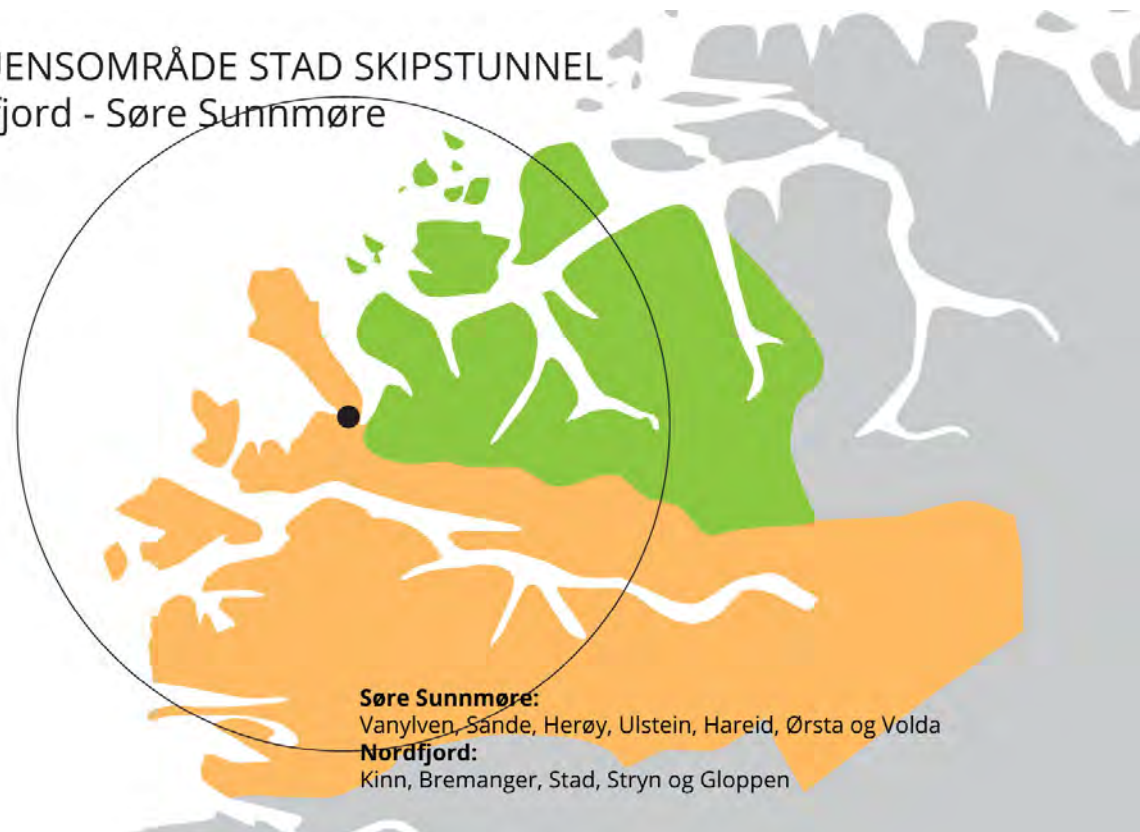
Regionen og Kinn, Stad og Vanylven kommunar

Ein har i forprosjektet valt å konsentrere oss om influensområde rundt Stad skipstunnel der Stad, Kinn og Vanylven kommunar er **nærområde**.

Søre Sunnmøre og Nordfjord som **arbeidsregionar** og Vestland/Møre og Romsdal som involverte **fylkeskommunar**.

Stad skipstunnel vil utan tvil knyte desse regionen tettar til kvarandre. Vi har i dag sterke marine og maritime miljø i heile regionen og dette syner også på kor stor del av fastlandseksporten som vert skapt kjem nettopp frå denne delen av landet.

INFLUENSOMRÅDE STAD SKIPSTUNNEL Nordfjord - Søre Sunnmøre



Folketalsutvikling

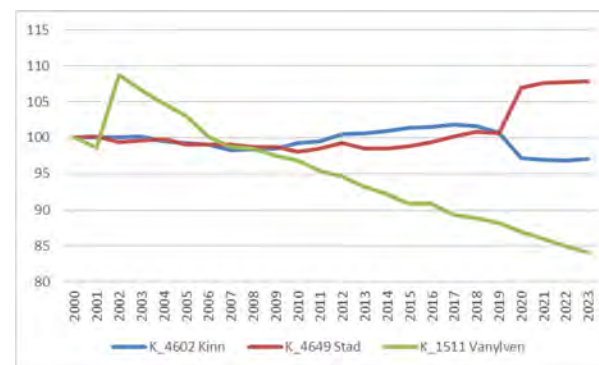
For å samanlikne kommunane Stad, Kinn og Vanylven har vi henta ut tal frå SSB og Regionalanalyse på befolkningsutvikling, aldersfordeling og kva innbyggjarane i desse kommunane arbeider med.

Historisk var denne regionen frå 1950-/60-talet der befolkninga stort sett livnærte seg av landbruk og fiske utvikla seg til verdsleiande bedrifter innan marine og maritime næringar. Verftsindustrien utvikla seg raskt på 70-/80-talet med bygging av offshorefartøy og fiskebåtar.

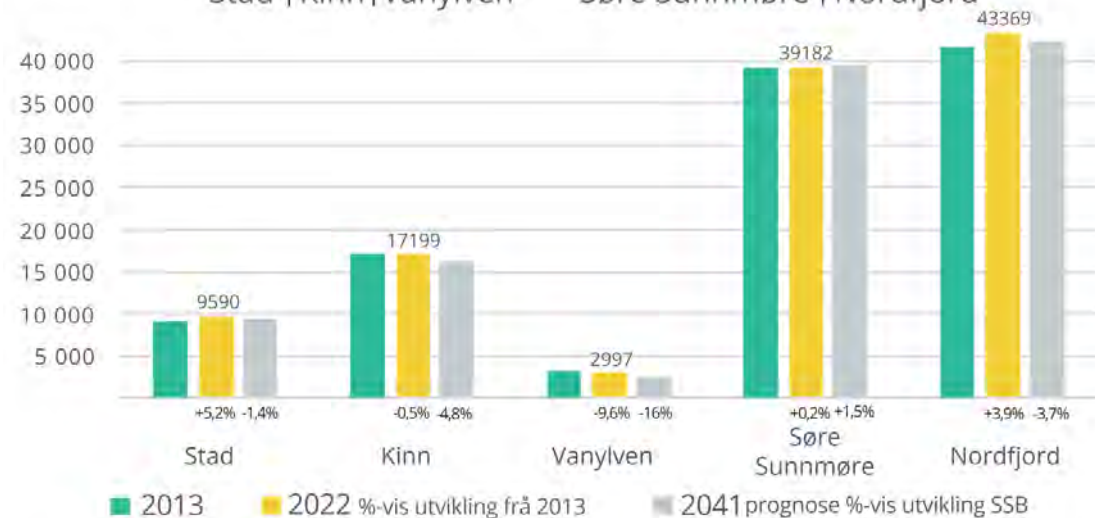
Etter kvart vaks det fram maritime klynger både i Ulstein-regionen og Måløy-regionen. Oppdrettsnæringa skaut også fart og dette førte til nye etableringar av underleverandørar og servicetenester og som vi ser i dag. Fleire av desse selskapa har heile verda som marknad.

Etter kommunesamanslåinga i 2019/2020 har tidlegare Vågsøy kommune vorte ein del av Kinn kommune (Florø) og Selje kommune har vorte ein del av Stad kommune (tidlegare Eid kommune). Folketalet pr. 3/2023 er; Stad 9 590, Kinn 17 199 og Vanylven 2 997. For Søre Sunnmøre 39 182, Nordfjord 43 369.

Utfordringa for regionen er den negativ befolkningsutvikling (prognose 2041) som vi ser stort sett over heile landet utanom sentrale områder rundt Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger.

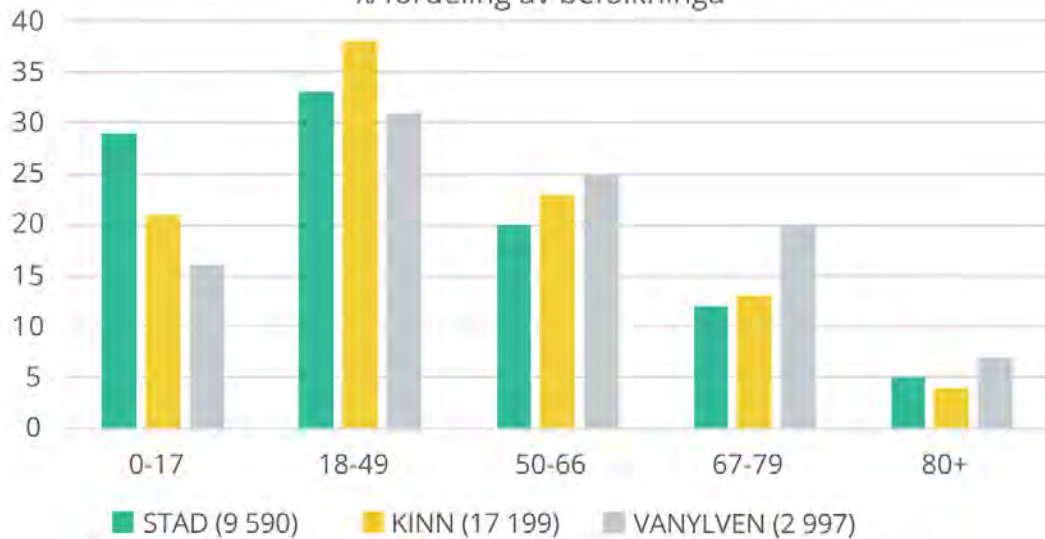


Folketalsutvikling 2013 - 2022 - 2041 Stad | Kinn | Vanylven Søre Sunnmøre | Nordfjord



Kilde: regionalanalyse.no

Aldersfordeling Stad - Kinn - Vanylven
% fordeling av befolkninga



I parantes befolkning pr. 3/23

Kilde: SSB

Aldersfordeling

Med bakgrunn i folketalsutviklinga er det også interessant å sjå på aldersfordeling for kommunane Stad, Kinn og Vanylven.

Aldersgruppa 0-17 har størst %-andel i Stad 28%

Aldersgruppa 18-49 har størst %-andel i Kinn 37%

Aldersgruppa 50-80+ har størst %-andel i Vanylven 57%

Dette dokumenterar også utvikling i framskriving av folketallet der Vanylven vil få ein markant nedgang fram til 2041.

Arbeidsstruktur

Det er også henta ut oversikt over kva innbyggjarane i Stad, Kinn og Vanylven kommune arbeider med. (Sysselsette personar etter bustad)

* Under marine og maritime næringer finn vi hav- og kystfiske, oppdrett, bearbeiding/frysing av sjømat, notbøteri, bygging/reparasjon av skip/skrog, engroshandel sjømat, passasjertrafikk kystruter m.m.

** Sekundærnæringane er næringer som industri, olje- og gassutvinning, bergverksdrift, kraft- og vannforsyning og bygge- og anleggsverksemd.

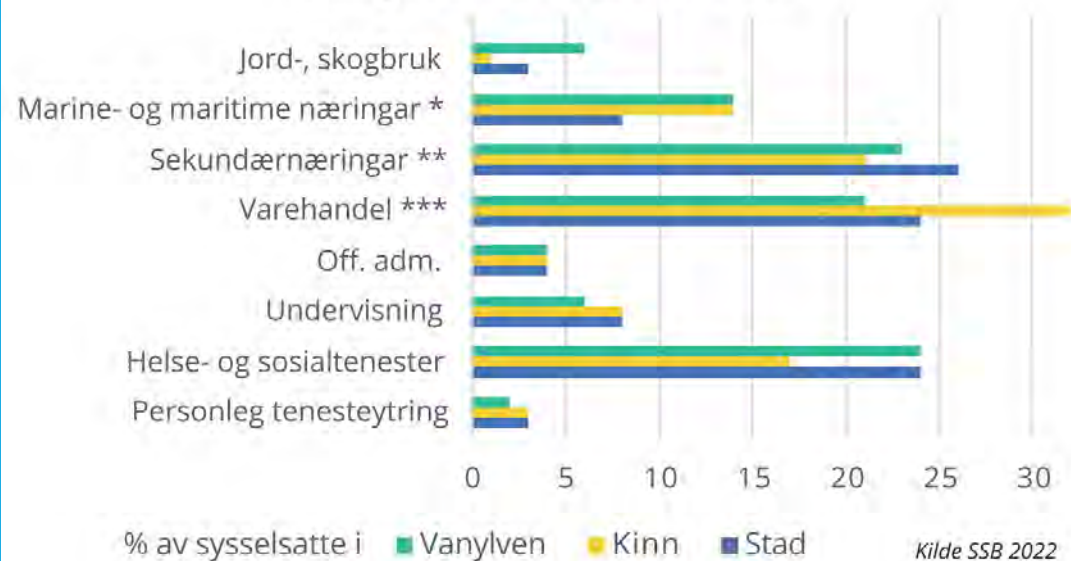
** Varehandel inneheld mellom anna: butikkhandel, restaurant/kafear, hotell, vedlikehald/rep. motorvogner, forsyningsbaser, utleige arbeidskraft, reingjering, merkantile tenester m.m.

Tal sysselsette i dei 3 kommunane:
Stad 4732, Kinn 8425, Vanylven 1402

Sysselsettingsgraden (sysselsette mellom 15 og 74 år) i dei 3 kommunane er Stad 70,2%, Kinn 67,9% og Vanylven 63,5%.

Sysselsettinggraden for Søre Sunnmøre 67,2% og Nordfjord 69,5%. Landsgjennomsnittet er 68,5%.

Kva innbyggjarane i Stad, Kinn og Vanylven arbeider med



Pendling i regionen

I fylgje statistikk pendlar kvar 3 sysselsett i Norge frå ei kommune til ein anna kommune.

I kommunane/regionane knytta til Stad skipstunnel ser vi andelen av sysselsette som pendlar ut/inn i området.

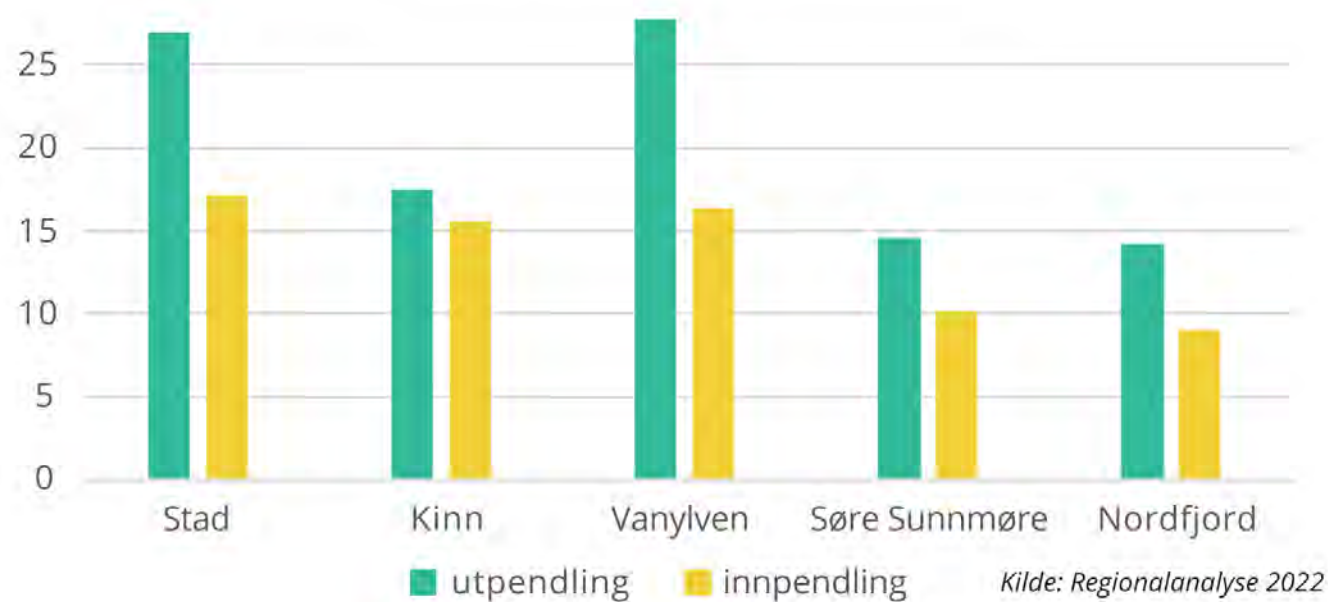
Mellom kommunane Stad, Kinn og Vanylven ser vi eksempelvis at frå:

Vanylven til Stad pendlar det 40 ut og 62 inn.

Vanylven til Kinn pendlar det 7 ut og 38 inn.

Stad til Kinn 365 ut og 145 inn

Andel av sysselsatte som pendlar i regionen



% av sysselsatte som pendlar

Ein bu- og arbeidsmarknad

Stad skipstunnel vil opne moglegheita for ein hurtigbåtforbindelse nord og sør for Stad, noko som også betyr at næringslivet kan få ei ny pendlarrute mellom regionane. I hovudsak er det ei pendlarrute mellom Florø og Ålesund som blir sett på som det mest realistiske i forhold til reisetid og rutetider. For ei slik løysing er det stor entusiasme for i regionane, og under intervjuva vi har gjennomført i dette forprosjektet har moglegheitene skipstunnelen gjer for eit tettare samarbeid nord og sør for tunnelen stadig blitt trukke fram.

Ei slik hurtigbåtforbindelse vil kunne skape ein utvida bu- og arbeidsmarknadsregion frå Ålesund, via den maritime klynga på søre Sunnmøre og til dei sterke næringslivsbyane Måløy og Florø. Lettare framkommelegheit til Vigra flyplass i Ålesund vil også bety mykje for næringslivet i Måløy og Stad, og den forbedra tilgjengelegheita for turistar vil også kunne bidra til å utvikle reiselivsnæringa. Innbyggjarane på vestlandet er ikkje framande for å pendle til jobb, men den aller beste løysinga for nokon som pendlar er via båt. Det gjer at ein har moglegheit til å arbeide samtidig som ein reiser, noko som ikkje er tilfelle i like stor grad med bil eller buss.

Det er også høgst sansynleg at ei hurtigbåtrute vil kunne være utsleppsfri, noko som vil minke forureining knytt til pendling samanlikna med andre framkomstmiddel.

«Vi er godt i gang med arbeidet med ei superklynge innanfor industri. Det blir enda viktigare for oss å ha god kontakt med Bergen, Florø, Måløy. Vi er nøydd å kunne samarbeide, spesielt med det som går på fagklynger maritimt og marint. Det må bli meir samkøyringsånn at vi framstår som samsnakka og tydelege i samarbeid om å løfte ting framover. Enkeltklyngene blir for små slik dei er no.»

Mafoss

Jan Thormodssæter -

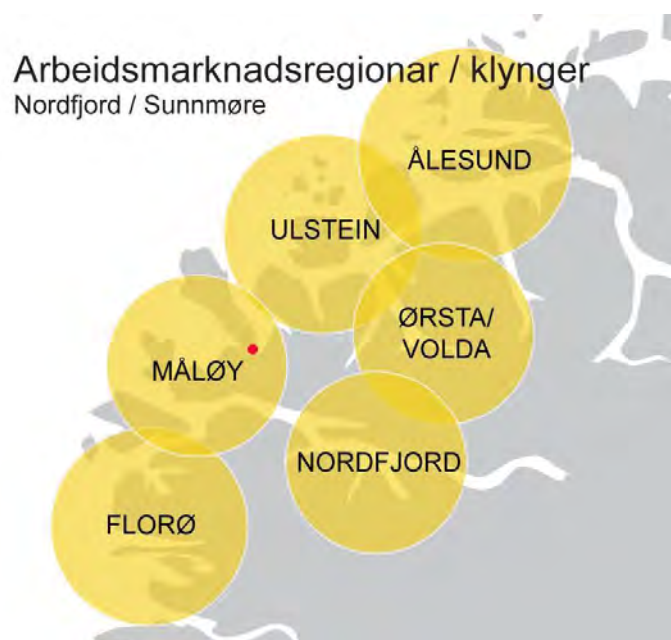
Framtidig hurtigbåtrute mellom Ålesund og Florø etter opening av Stad skipstunnel



6 Næringsstruktur i regionen

Næringsstruktur i regionen

Arbeidsregionane i Nordfjord/Sunnmøre har eit variert næringsliv. Ein har her tatt med eit oppsett på eit utval av bransjar innan marine og maritime selskap i regionen. Dette er selskap med lokalt eigarskap med postadresse i regionen. Fleire av desse selskapa har hovudkontor i Ålesund, Måløy og Florø og har avdelingar i regionane. Nasjonale/internasjonale selskap som Mowi, Sibelco, Pelagia m.fl. er ikkje med i denne oppstillinga.



BRANSJE	Ant. selskap	Br.nr.	Omsetn.	Tilsette
Hav- og kystfiske	135	3111	10,6 mrd	421
Oppdrett	127	3211	1,6 mrd	200
Frysing av fisk, skalldyr, bløtdyr	10	10202	3,4 mrd	520
Bearbeiding fisk og fiskevarer	21	10209	11,8 mrd	430
Produksjon fiskeoljer/fett	5	10411	644 mill	100
Produksjon av tauverk/nett	11	13940	3,2 mrd	670
Bygging av skip/skrog over 100 br.t.	11	30111	11,0 mrd	1480
Reperasjon/vedlikhald skip/båtar	27	33150	1,3 mrd	550
Salg sjømat	67	46381	42,9 mrd	510
Innenlanske kystruter m/passasjerer	18	50102	5,2 mrd	1990
	432		91,6 mrd	

Kjelde: Breg.no 7/2023 (omsetn. over 1 mill.)

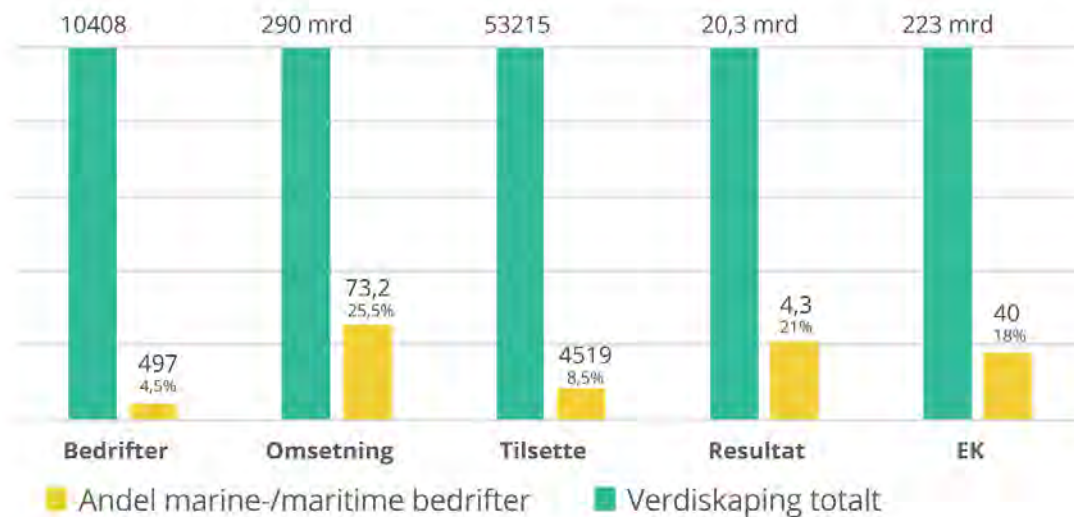
Næringsstruktur og maritim og marin næring

Innanfor marin og maritim næring er det fleire verdslaiande bedrifter som er lokalisert i regionen nær Stad skipstunnel. Desse skapar svært store verdiar langs Norskekysten. Av 10 408 registrerte aksjeselskap (med postadresse) i området Florø-Ålesund, var 497 av dei innanfor den maritime og marine næringa (4,7%). 4 519 av 53 215 var tilsett i desse næringane (8,5%). Dei same næringane stod for 25% av den totale omsetninga, 21% av det totale resultatet og 18% av total eigenkapital i regionen. Samstundes skapar Stadhavet store utfordringar for desse bedriftene når det kjem til logistikk og frakt på havet.

«For oss handlar skipstunnelen om å ha god flyt og korleis vi skal halde oppe den verdiskapinga som skjer her med oss og sørover.»

Jan Thormodsæter, Maritim Forening for Søre Sunnmøre

Verdiskaping/omsetning registrerte aksjeselskap mellom Florø - Ålesund*



*Kommuner: Kinn, Bremanger, Stad, Stryn, Gloppen, Volda, Ørsta, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid og Ålesund - Godkjent rekneskap 2021/2022

Kilde Brreg.no

Verdiskapning marin og maritim næring

Vestland /Møre og Romsdal fylke er den største bidragsytaren til fastlandseksporten frå Norge.

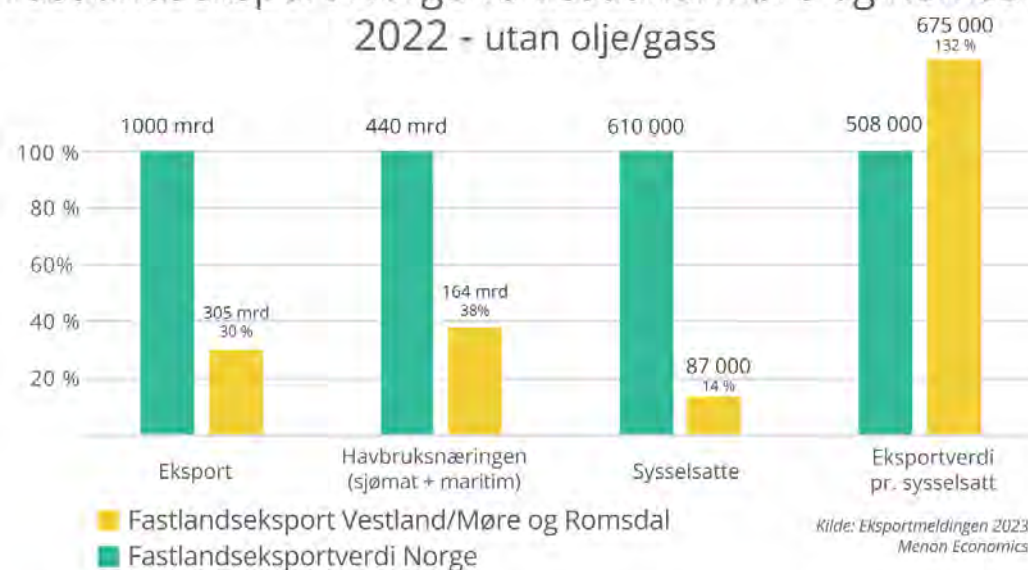
Av den totale eksportverdien i 2022, utan gass/olje, kjem 30% frå Vestland/Møre og Romsdal.

Frå havbruksnæringa kjem 38% av eksportverdien og 14% av sysselsettinga samanlikna med resten av landet.

Landsdelen har også høg eksportverdi pr. sysselsett og er 32% høgare enn landsgjennomsnittet.

Når det gjeld fastlandseksporten frå havbruksnæringa kjem 40% av eksporten i dei 2 fylka frå regionen frå Florø til Ålesund

Fastlandseksport Norge vs Vestland/Møre og Romsdal 2022 - utan olje/gass



Næringsstruktur marin og maritim næring

Næringane langs kysten har eit unikt høve til meir miljøvenleg transport på sjøen, noko norske styresmakter har påpeikt store delar av 2000-talet.¹

DNV peiker også på at klimagassutsleppa og energiforbruket knytt til transport, kan reduserast med 60-80% ved å erstatte trailarar med skip. Samstundes kan transportkostnadane bli redusert med 10-30%. DNV slår fast at det er ein "no-brainer" at meir last må flyttast frå veg til sjø.²

Likevel blir mesteparten av gods frå Europa i dag lessa av på austlandet og frakta vidare over fjellet med trailer.

Vegvesenet anslår at transportbehovet fram mot 2050 vil auke og at 70% av denne veksten kjem på lastebil. Vegnettet er i følgje Vegvesenet ikkje bygd for dette.³

Stad skipstunnel vil leggje til rette for meir transport langs kysten, og med det bidra til å løyse desse utfordringane.

Logistikken langs landevegen er veldig innvikla. Stadhavet er ei barriere uansett korleis du vrir og vender på det.
Lars Ove Vorren, Abyss

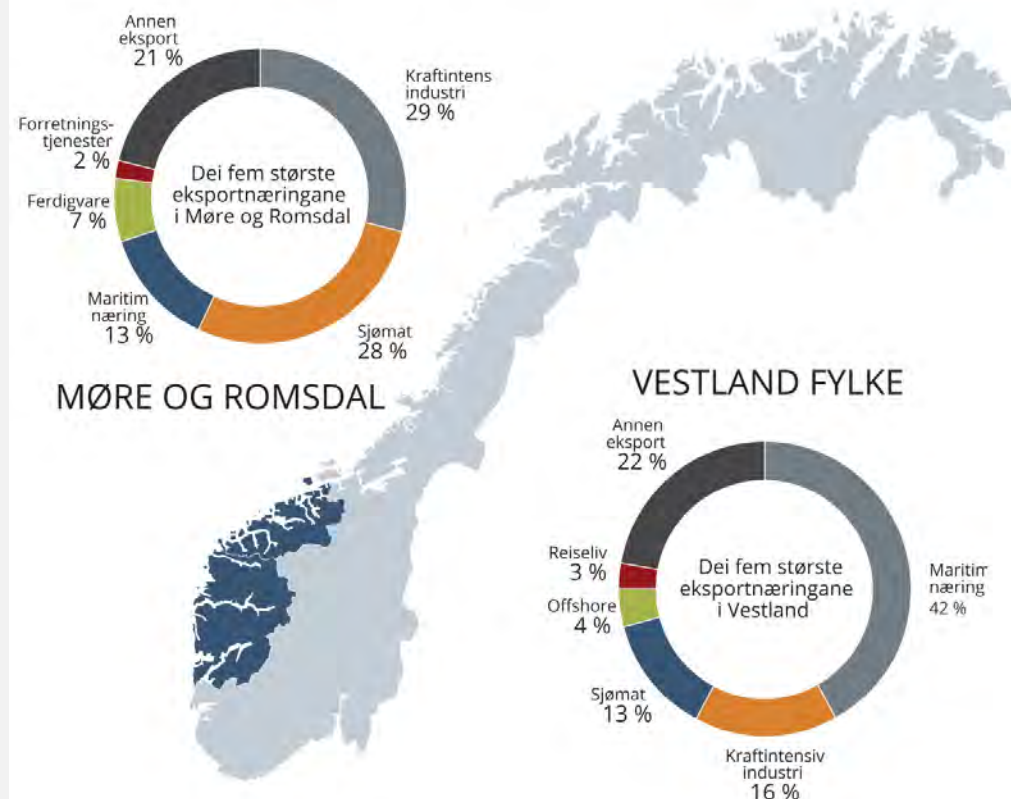
¹Rapport: Mer gods på sjø, Fiskeri- og kystdepartementet, september 2013

²Rapport: Klimabarriere overvinnes med økt sjøtransport, DNV, 15. juni 2023

³Rapport: Utfordringer i transportkorridorer og byområder, Statens Vegvesen m.fl., 19. januar 2023

Eksportmeldingen 2023

Kilde: Menon Economics



Næringsstruktur reiselivsnæringa

Aktørane i dag

Regionen er prega av mange små aktørar, fleire med god kvalitet. I si noverande driftsform er mange «nyetablerte» og har kome opp og stå dei siste 5 åra, anten som heilt nye produkt, eller bedrifta har fått nye eigarar/driverar. Hovedtynga av aktørane tilbyr sine reiselivsprodukt som attåttnæring, der fleire av tilboda ikkje er heilårsopne. Totalt er det registrert 386 verksemder innan næringskodane for reiselivsnæringa* i dei tre kommunane Kinn, Stad og Vanylven. Heile 62 % av desse er registrerte som ENK-selskap medan 29 % som avdeling under morselskap registrert i andre kommunar. Dei 117 verksemdene (30 % av totalen) som er registrert som AS omsette i 2022 for i overkant av 3.5 mrd. kr. Trekk vi ut Fjord1 AS som åleine stod for 2.9 mrd., set vi att med ei omsetning for desse på ca. 460 mill. kr. Totalomsetninga for næringa (utanom Fjord1) ligg nok ein stad mellom 470-475 mill. kr. i 2022. Innanfor nemnde næringskodar er samla tal tilsette 4756, kor av Fjord1 åleine står oppført med 1563 tilsette.

Tendensen dei seinare åra viser ei utvikling som er basert på utvikling av produkt med høg kvalitet og som rettar seg mot ein betre betalande marknad. Eksempel her er Stad Hotell, Stadlandet, Thunemsfjørå på Fiskå, Sagastad og Opera Nordfjord på Nordfjordeid og Måløyraidsenteret og Havfruen i Kinn. Nye eigarar på allereie etablerte opplevingar set bærekraft, autentiske opplevingar og servering av lokalmat høgt på agendaen, og gode døme her er Stad Kystmat og Vestkapp Holding som driftar Vestkapphuset.

Natur- og landskapsressursar

Regionen har flotte natur- og landskapsressursar med eit særige fjord- og kystlandskap i tillegg til høge fjelltoppar, m.a. har Vanylven kommune utvikla eit turkart med 112 godt merka fjellturar der bl.a. 4 toppar på over 1000 m.o.h. (også digitalt gjennom morotur.no og stikkut.no) Store deler av Stadhalvøya har område som er av nasjonal verdi når det gjeld kulturlandskap og biologisk mangfald. Hoddevika og Ervika er kjende turistmål for surfarar og har vakse betydelig i besøkstal dei seinare åra innanfor sine marknadssegment. Refviksanden er blitt kåra til ein av Norges finaste strender, og Kannesteinen har blitt forma av havet og bølger gjennom tusener av år.

Bærekraft og logistikk

Mange små aktørar som isolert sett ikkje er godt nok kjende gir ikkje tilstrekkeleg drakraft i marknaden og resulterer i heller låge besøkstal. Dårleg logistikk og manglande gjennomgåande off. transport påverkar også besøkstala i stor grad. Dette saman med manglande synlighet frå aktørane i regionen, gjer til at ein ikkje greier å utnytte fordelene av å ligge geografisk nært til større turist-innfartsårer som Ålesund i nord og Stryn i aust. Det er store variasjonar i gjennomsnittleg kapasitetsutnytting, og ligg nok på omkring 50 % sommarmånadane, alle medtekne. Dei mest populære besøksmåla og overnattingsstadane har høgare kapasitetsutnytting i juli, rundt 80 %. Låg inntening skapar ein dårleg spiral som igjen påverkar evne til marknadsføring, produktforbetring og produktutvikling.

Næringsstruktur reiselivsnæringa

Manglande gjennomgåande off.transport på land gjer regionen til ein privatbil-region. Smale, kronglete vegar kan bidra til at mange kvier seg for å køyre. Den store veksten i overlandsturar frå cruisesegmentet har forsterkar dette. Det gir auka verdiskaping til området, men også merkbare infrastrukturutfordringar knytt både til tid og rom. I tid fordi det er høgst trykk i juli månad, og i rom fordi mange produkta og lokalitetane som vert tilbydde i dag har volumbegrensningar. Området kan ikkje seiast å ha utfordringar knytt til masseturisme, men i periodar er kapasiteten sprengd og det skapar problem med transport på smale vegar, parkering, tilgang til toalett og boshandtering.

I tillegg kjem organisatoriske utfordringar. Alle 3 kommunane i vår region er tilknytta kvar sine destinasjonsselskap; Kinn i Visit Sunnfjord & Fjordkysten, Stad i Visit Nordfjord samt Vanylven i Destinasjon Ålesund & Sunnmøre. Dermed ligg alle i randsona i sine respektive selskap, og greier ikkje å framstå som ein heilheitleg region med sin eigen identitet, kultur og opplevingar. Dette gjer det også utfordrande for dei besøkande som vanskelig kan få overblikk over dei tilboda som fins i området og såleis leggje opp egne reiseruter som sikrar at dei får med seg fleire opplevingar når dei likevel er i området.

Optimisme knytt til etablering av Stad Skipstunnel

Etableringa av Stad Skipstunnel bidreg til stor optimisme og framtidstru, og det er tydeleg at denne etableringa har vore ein viktig katalysator for dei planane som no ligg føre når det gjeld m.a. etablering av nytt hotell i Selje og bygging av nye hytter heilt i sjøkanten på Hakkalavær. Det er også konkrete planar om eit større hotell i Måløy sentrum.

Kjelde SSB med følgjande næringskodar:

49.3 – Annen landtransport med passasjerer

50.1 – Sjø og kysttransport med passasjerer

55 – Overnatting (inkl. alle underkategoriar)

56 – Servering (inkl. alle underkategoriar)

79 – Reisebyrå og reisearrangørvirksomhet og tilknyttede tjenester

90 – Kunstnerisk virksomhet og underholdningsvirksomhet

91 – Drift av biblioteker, arkiver, museer og annen kulturvirksomhet

93 - Sport og fritidsaktiviteter og drift av fornøyelsesetablissemeter

Kreative næringar

Regionen har mange aktørar innanfor dei kreative næringane, mange aktørar eit stort spenn; ulike rocke- og musikkfestivalar, klesdesign og andre typar produktdesign, forfattarskap og streetart. T.d. Malakoff Rockfestival og Opera Nordfjord, som i år er 25 år, sett Nordfjordeid og regionen på kartet til heilt nye målgrupper. Ekteparet Kari og Michael Pavelich er nasjonalt kjende for sitt engasjement for Opera Nordfjord, og har vore grunnleggjarar for auka satsing på song, musikk og dans i Stad kommune. Ikkje berre skapar dette stoltheit og bulyst, ungdomar som veks opp i kommunen i dag får heilt nye moglegheiter i møte med kulturen, og fleire har etterkvart blitt kjende artistar.

Maria Parr er ein kjend og verdsatt forfattarar, både nasjonalt og internasjonalt. Ho har skreve bøker for barn og unge inspirert frå heimstaden. NRK Super sende serien "Møt Marit og dyra frå Hakkalegarden", alpakkaen Nikoline har vorte superstjerne, og garden blir eit stadig meir populært utfluktsmål for barnefamiliar. Samstundes har Vanylven peridottplassen der du kan grave etter skattar. Det er mogleg å utvikle Vanylven til eit heilheitleg reisemål for barnefamiliar.

Tone Andal si satsing på streetart i Måløy, der internasjonale verdstjerner har lagd streetart med motiv frå Måløy si fiskerihistore og kystkultur. Kunstverka har fått mykje merksemd og er populære attraksjonar for besøkande i Måløy.

Mange kunstnarar har flytta til regionen på grunn av naturen, det fremste eksempelet er surfemiljøet i Hoddevika. Surfemiljøet på Stadtlandet har drege til seg personar med spisskompetanse innanfor dei kreative næringane; ballett, design, foto og kunstuttrykk. Motedesigneren Julia Kröner Venø har stifta selskapet og klesmerket oneNode, som er kjend for bærekraftige plagg med motiv henta frå lokal kultur og historie.

Felles for alle desse er at dei formidlar og utviklar den lokale identiteten, næringslivet og samfunnslivet vidare gjennom kunsten. Dei bidreg stort til bulyst og stoltheit, og dei skapar viktige arbeidsplassar i utkantane. Dei kreative næringane er viktige bidragsytarar til reiselivsnæringa, og potensialet for å utvikle fleire produkt og opplevingar basert på desse stort.

Det er også potensale for å utvikle opplevingar knytt til gamle farleder slik som Kongevegen, pilegrimsleia, Dragseidet. Inger Hagerup tilbrakte fleire år i oppveksten på Sлагnes i Vanylven, det kan trekke fleire til området om det vert utvikla produkt og opplevingar på Sлагnes.

Dei gamle ferdselvegane

Dei gamle ferdselvegane langs kysten var fram til 1900-talet knytt til sjøvegen. Skipsleia rundt Stadhavet var utfordrande og i vikingtida vart vikingskipa drege over Dragseidet for å sleppe det lunefulle havet utanfor Stadhalvøya.

Både Dragseidet og Mannseidet var heilt frå vikingtida rekna som hovudvegane og fleire av dei gamle kongesogene fortel om reiser over desse eida. I katolsk tid, før reformasjonen i 1537, var heilagdomane på Selja kloster eit kjent pilegrimsmål. Hit kom dei både sjøvegen og landevegen.

Mannseidet vart etterkvart kalla Kongevegen fordi tre danske-norske kongar la reiseruta si over eidet. Kongevegen har status som nasjonalt verneobjekt.

Køyreveg over Mannseidet var ferdig i 1918.





6.1 Transporthubar langs kysten

Den norske sjømatnæringa er spådd ei formidabel vekst i framtida, medan kapasiteten er sprengd og standarden på norske vegar ikkje er god nok. Dette vil bli ei stor utfordring for frakt av gods på veg, og fordrar at ein større andel av frakta blir flytta over på sjø.

For at transporten i større grad skal kunne gå sjøvegen, krevst det eit koordinert og effektivt nettverk av hamner som kan ta i mot og vidaresende leveransar.

Stad Skipstunnel vil bidra til at meir gods kan flyttast frå landtransport til sjøtransport. Ei slik overføring vil krevje at hamnene samarbeider om å få til effektiv «intertransport» seg i mellom, og ikkje minst til og frå større eksport/importhamner. Med Stad skipstunnel så vil eit slikt sjøtransportnett være stabilt og trygt i all slags vær heile året. Det mogleggjer eit tettare samarbeid mellom dei mange hamnene som ligg langs kysten, noko som også har vore trukke fram av næringsaktørane vi har intervjuet i dette forprosjektet.

Dette er likevel avhengig av at dei ulike havnene som ligg langs kysten greier å få til eit samarbeid, som gjer at infrastrukturen på sjø er effektiv nok for bedriftene, og slik at dei faktisk vel å bruke sjøvegen.

Alt skal til Europa på ein eller annan måte og det kan like gjerne bli etablert sentrale hubar for kontinentale ruter for pelagiske produkt i vestlands-aksen når Stad skipstunnel kjem på plass. Eg meiner det er lagt for lite vekt på å drøfte desse moglegheitsromma som kan ligge i godshandlinga totalt sett og spesielt innanfor dei store voluma i den marine næringa.

Stein Kvalsund - Hub for Ocean

Transporthubar langs kysten

Grønt Skipsfartsprogram

Med ASKO som prosjekteigar saman med bl.a. Bama, DFDS, DNV, Enova, Europris, Flowchange, Grieg, Hydro, Klima- og miljødepartementet, Kystalliansen, Kystrederiene, Kystverket, Menon Economics Mowi, NLF, Norske Havner, Seatrans, Sintef, Sjøvartsdirektoratet, UNIL som bidragsytarar, vart det i 2022 gitt ut ein rapport: "Logistikk 2030 – ny logistikk- og terminalstruktur mellom Europa og Norge."

I rapporten vert det peika på at ei meir bærekraftig og effektiv løysing vil være å etablere ein ny nasjonal logistikk- og terminalstruktur. Her foreslår ein overgang frå dagens bilbaserte løysingar med austlandet som logistikknutepunkt, til ein intermodal, sjøbaster løysing med direkte transport mellom Europa - Vest-Norge og Europa – Aust-Norge i begge retningar¹.

Hovudelementa i den utvikla løysinga for ny logostikk- og terminalstruktur er at det vert etablert eit framskote lager/»Cross-dock» i området Rotterdam/Moerdijk, der varene frå ulike produsentar/land vert levert. Samtidig vert det etablert lager-, terminal- og distribusjonstenester ved regionalhamnene i Norge med levering ut til sluttkundar.



Figur2: Nåværende og fremtidige varestrøm mellom kontinentet og Norge

CO2-reduksjon ved bruk av sjø i staden for veg

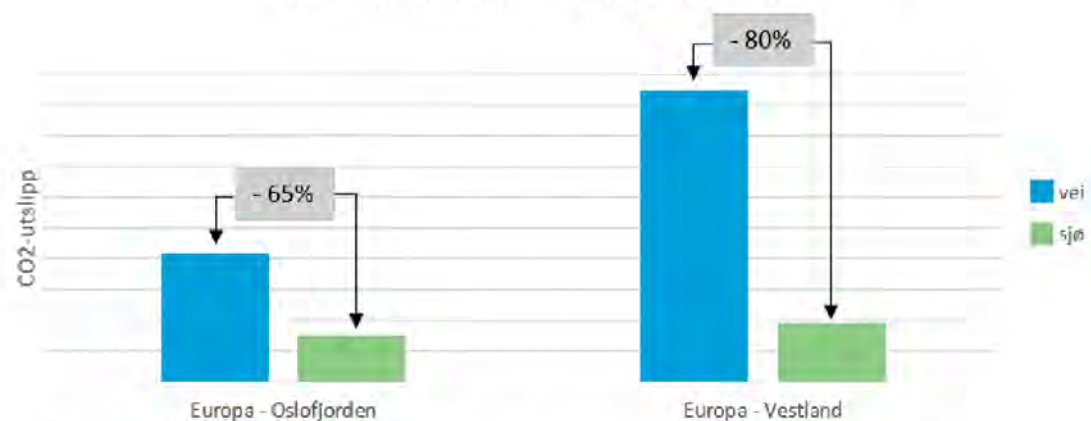
Analyser viser at ei løysing med direkte sjøtransport Europa-Vestlandet og Europa-Østlandet i begge retningar vil redusere klimagassutslepp og energiforbruket betydeleg. Utrekningar viser også at ein kan oppnå både reduksjon i bedriftsøkonomiske kostnader og samfunnsmessige innsparingar.

Typisk vil transportkostnadane verte redusert med 10- 30% dør-til-dør og klimagassutsleppa vert redusert med 60-80% ved flytting frå vegbasert til sjøbasert logistikk. Energiforbruket vil tilsvarande være kun 20-40% av energiforbruket ved vegtransport.

Konklusjonen i rapporten har identifisert at 2-3 mt (miljoner tonn) av vareimporten til Norge kan flyttast frå veg til sjø. Dette tilsvarar 100 000 vogntog. Det er ei auka interesse frå daglegvarekjedene, sjømatnæringa og industrien. Derfor trur ein at det som realistisk at 5-7 millioner tonn kan overførast på lang sikt.

Import med lastebil, container og roro utgjorde 12,3 mt i 2018 derav 8,2 mt på lastebil, 2,8 mt i sjøcontainer, 1,0 mt i lastebil på ferje og 0,4 mt i trailer på ferje med roro-skip.

CO2-reduksjon ved bruk av sjø i staden for veg multimodal dør-til-dør leveranser

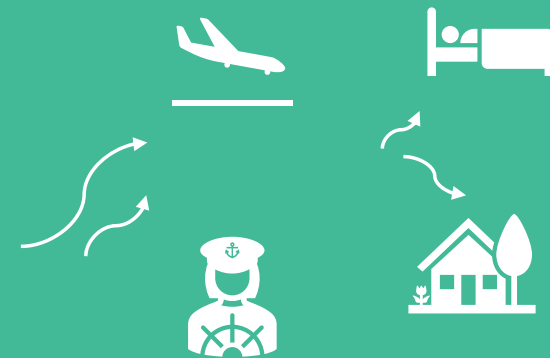


Reduksjon i CO2-utslepp ved å ta sjøvegen i staden for veg mellom Europa og Norge der det vert nytta containerskip og LNG som framdriftsteknologi

Frå rapporten Logistikk 2030, Grønt Skipstartsprogram

7 Statistikk

Gjestedøgn og passasjerar med fly, båt, fritidsbåtar og cruise





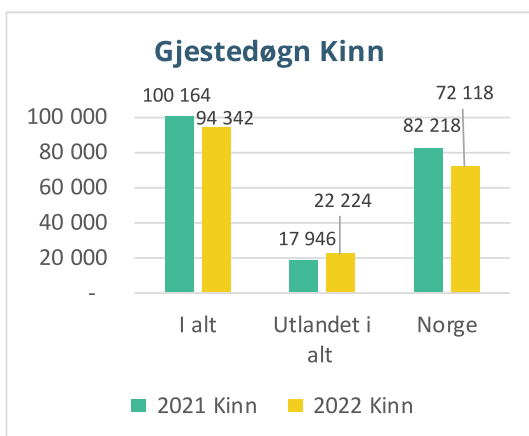
Reiselivsstatistikk

I oversikta over reiselivsstatistikk har vi tatt med tala frå Bremanger kommune i tillegg til Kinn, Vanylven og Stad. For besøkande er Bremanger ein naturleg del av destinasjonen rundt Stad Skipstunnel og tilbodet og aktørane i Bremanger og Kalvåg bør vere ein integrert del av arbeidet med å utvikle tilbodet rundt Stad.

I 2022 var det like mange dagsbesøk på cruise som kommersielle overnattingar i regionen. I 2023 er truleg cruise utan samanlikning størst. Den kraftige volumveksten på cruise gjer det mogleg å utvikle og teste ut tilbod som også kan bli ein del av tilbodet til andre besøkande. Veksten i cruisetrafikken kan difor bli eit springbrett til å utvikla destinasjonen om det ikkje går på beskostning av opplevingane til andre besøkande og innbyggjarane.

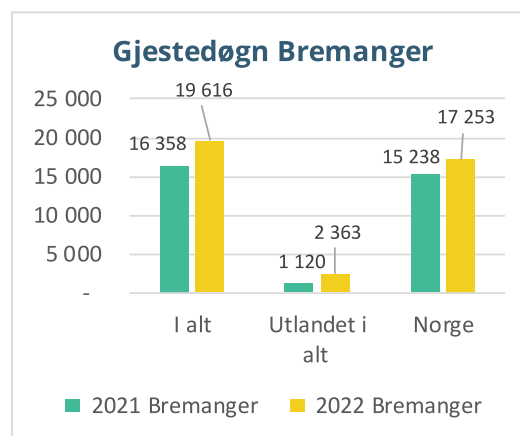
Tilbodet i regionen er lite utbygd, mange held stengt utanfor sommarsesongen og det er truleg eit større tilbod av private feriehus og hytter enn av kommersielle overnattingsstader som hotell, campingplassar, gjestehamner og tilsvarande.

Gjestedøgn



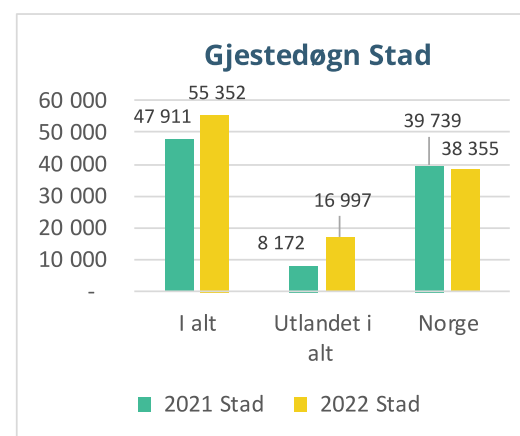
Kinn

Betydelig færre nordmenn i 2022 førte til en nedgang i gjestedøgn samlet sett. Færre senger på hotellene i august (fra 787 til 747)



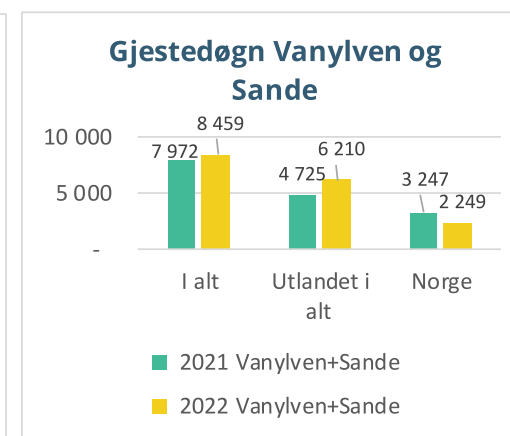
Bremanger

Eneste område med økning av nordmenn. Økt overnattings-kapasitet fra 2021 til 2022 (fra 169 rom/leiligheter/hytter til 209 juli)



Stad

Økt overnattings-kapasitet fra 2021 til 2022 (fra 161 rom/leiligheter/hytter til 172 juli – camping og hyttegrend har fått mer kapasitet)



Vanylven og Sande

Vanylven hadde en vekst i gjestedøgn på 6% i 2022 fordi utenlandske gjestedøgn økte med 31%. Kapasiteten var uendret.

Gjestedøgn

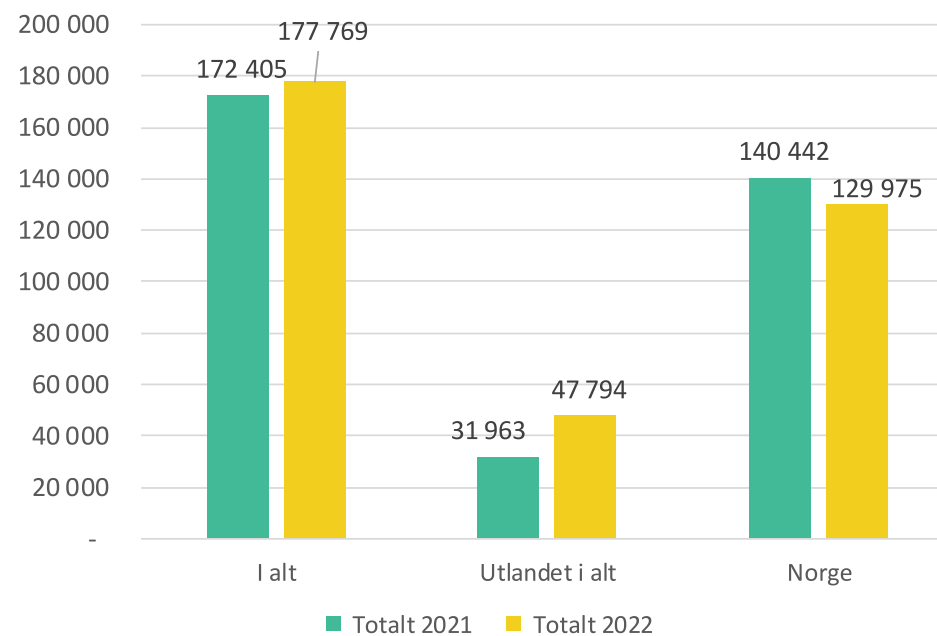
Auke frå utlandet.

Stadt og Bremanger doblet antall utenlandske gjestedøgn fra 2021 til 2022.

Veksten totalt sett er lav fordi Kinn hadde ein nedgang på 5 prosent. 54% av gjestedøgna i de 4 kommunene er i Kinn kommune.

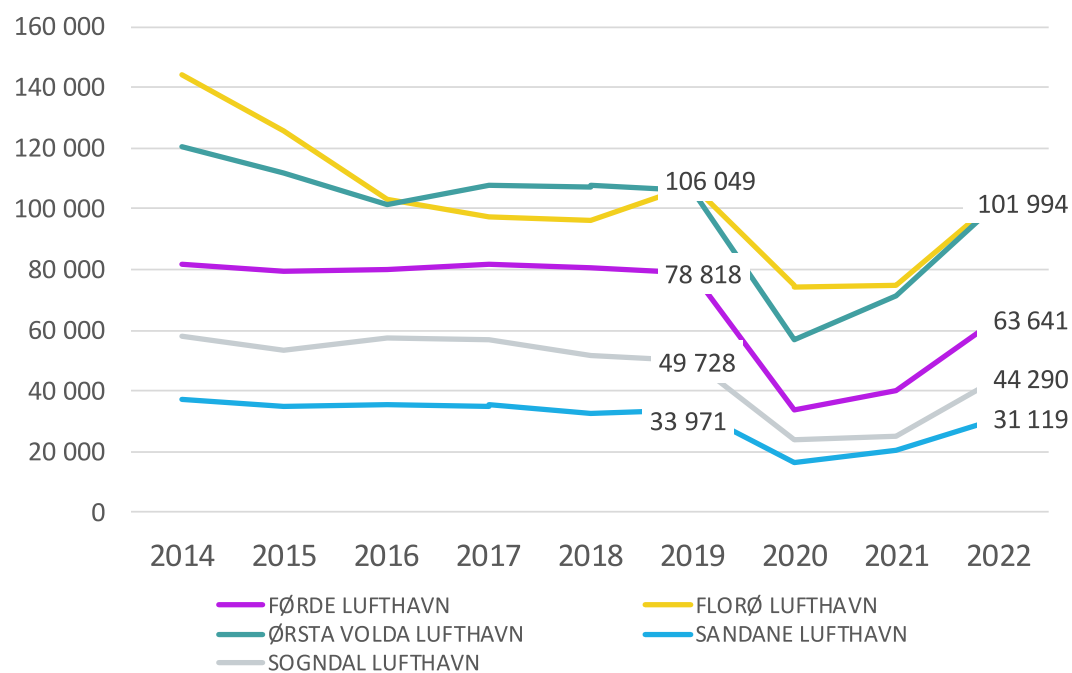
Stadt har høgst andel utenlandske gjestedøgn med 35 prosent og står for 30% av samlet.

Gjestedøgn Totalt



Kjelde: SSB

Ankomst/avreise flypassasjerer innland



Kjelde: Avinor

Flypassasjerar til flyplassar i området

Trafikken er lågare enn i 2019.

Kapasiteten og trafikken til flyplassane i regionen er låg, prisane er høge og moglegheitene til å kome seg rundt i regionen utan eigen bil er begrensa.

Difor er det avgjerande å sikre at besøkande som kjem til Vestlandet via Bergen og Ålesund kan kome seg til og rundt i regionen med offentleg transport og/eller leigebil.

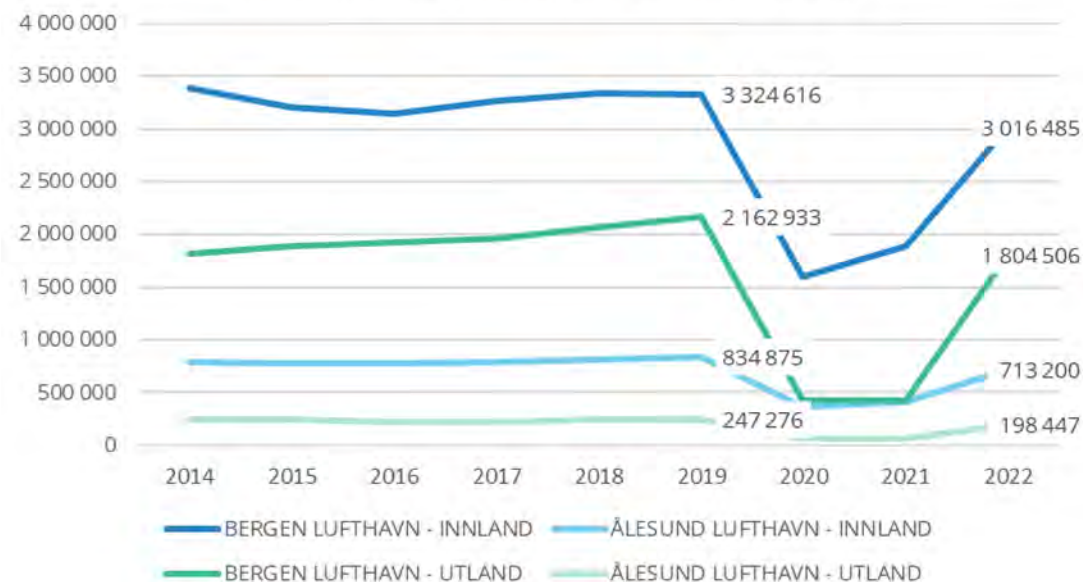
Flypassasjerar til flyplassane i Bergen og Ålesund

Utnytte trafikken til Bergen og Ålesund.

I underkant av 2,5 million passasjerar reiste mellom Bergen eller Ålesund og utlandske destinasjonar i 2019.

Sjølv om det er mange nordmenn som reiser ut og utlendingar som kjem med innanlandsrutene, er det liten tvil om at betre kollektivtrafikk med båt mellom Ålesund og Bergen vil gjere området rundt Stad langt meir attraktivt og lettare å besøke for turistar som ikkje kjem med eigen bil.

Ankomst/avreise flypassasjerer Bergen og Ålesund



Kjelde: Avinor

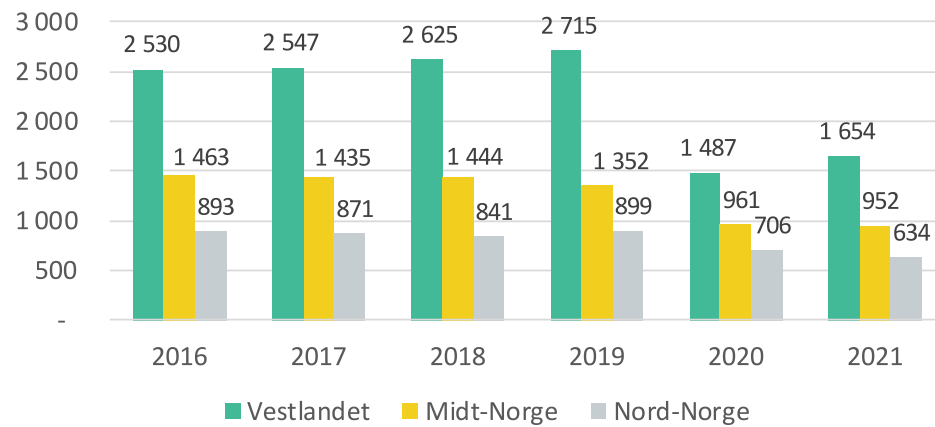
Kollektivtrafikk med båt

Auke på Vestlandet.

Talet på passasjerar som reiste kollektivt med båt auka svakt på Vestlandet (Vestland og Rogaland) fram til pandemien. Den gjekk svakt ned i dei andre regionane.

SSB har ikkje tal på fylkesnivå, kun på landsdel.

Passasjerer (i 1000) - kollektivtransport med båt

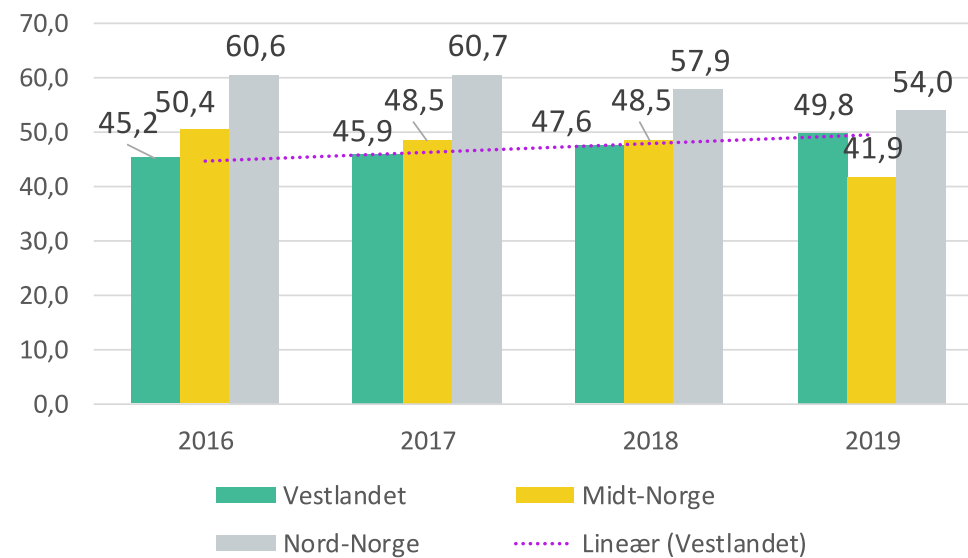


Kollektivtrafikk med båt

Kvar passasjer reiste lengre på Vestlandet.

På Vestlandet reiste kvar passasjer i gjennomsnitt 4,6 km lengre i 2019 enn i 2016. Det kan tyde på at fleire nyttar båt på lengre reiser enn tidlegare.

Passasjerkilometer (i 1000) -
kollektivtransport med båt



Kjelde: SSB

Utleige av hytter og hus

Det er mange som leige ut hytter og hus på Finn.no, Booking.com, AirBnB mv. Omfanget av tilbudet er ukjent og varierer truleg betydeleg gjennom året. Det er liten tvil om at private hus og hytter representerer den absolutt største delen av overnattingskapasiteten i regionen.

Desse sengene og gjestedøgna er ikkje synleg i offentlig statistikk, og dermed heller ikkje med i berekinga av turistforbruket i regionen. Forbruket er difor truleg mykje høgare enn det som kjem fram på side 66.



Cruisenæringa

Cruisetraffikk til Stad skipstunnel

Det er ikkje tvil om at Stad Skipstunnel vil bli ein av dei største attraksjonane i regionen når den er bygd. Cruisereferia vil nok nytte Stad Skipstunnel som ein av attraksjonane på sine cruise, og utfluktsagentane vil garantert sette opp ulike typar turar for å både sjå tunellen, men og komme seg gjennom tunellen.

Olden har så mange attraksjonar at det nok vil være marginal trafikk frå Olden/Loen til Stad skipstunnel. Størst relativ trafikk vil ein få frå Måløy, Hellesylt og Nordfjordeid, men volumet av anløp og passasjerar i Ålesund vil nok føre til ein god del transport frå Ålesund også.

På eit anløp vil det fort bli 8-10 bussar frå eit enkelt skip til Stad Skipstunnel. Når ein har samtidige anløp i fleire hamner, så vil ein altså kunne risikere 30-40 bussar med over 1.500 cruisepassasjerar på ein dag, og talet kan verte endå høgare på enkeltdagar i høgsesongen.

Sjølv om båt ville vore det mest effektive og minst belastande framkomstmiddelet til tunnelen, er kostnaden knytt til båttransport mykje høgare en transport med buss. Inntektene og verdiskapinga knytt til cruiseturisme ligg i stordriftsfordelar og høgt volum, og difor vil buss truleg bli det mest brukte framkomstmiddelet til og frå tunnelen for cruisepassasjerar.

Utfordringar

I utarbeida reguleringsplanar så er dimensjonering av bussoppstilling og snuplassar svært underdimensjonert i forhold til det reelle behovet. Dette kan føre til overbelastning av trafikkavviklinga når det kjem mange bussar.

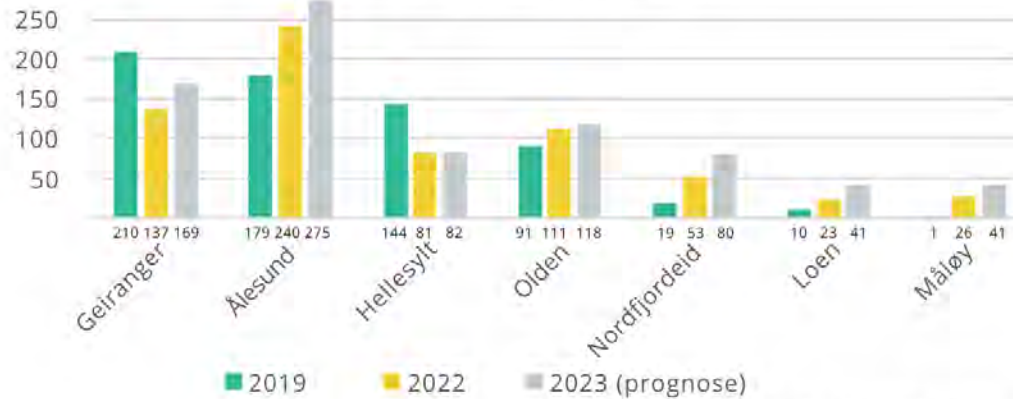
Vegane til og frå både nordsida og sørsida av tunnelen er ikkje dimensjonert til å handtere ei stor trafikkauke både frå cruisebussar og andre besøkande til tunnelen.

Ein har ikkje regulatoriske verkemiddel ein kan nytte til å hindre ei massiv auke i trafikken til tunnelen.

Det må utviklast spesifikke produktpakkar for cruisereferia som dei kan selge til passasjerane sine. Om ikkje, så vil det komme inn aktørar frå utsida med liten lokalkunnskap og "skumme fløyta". Det har ein sett eksempel på t.d. i Geiranger.

Det er ikkje tilpassa båtmateriell i området i dag til å handtere ein effektiv sjøtransport frå dei ulike hamnene til tunnelen.

Cruiseanløp 2019 - 2022 i regionen (prognose 2023)

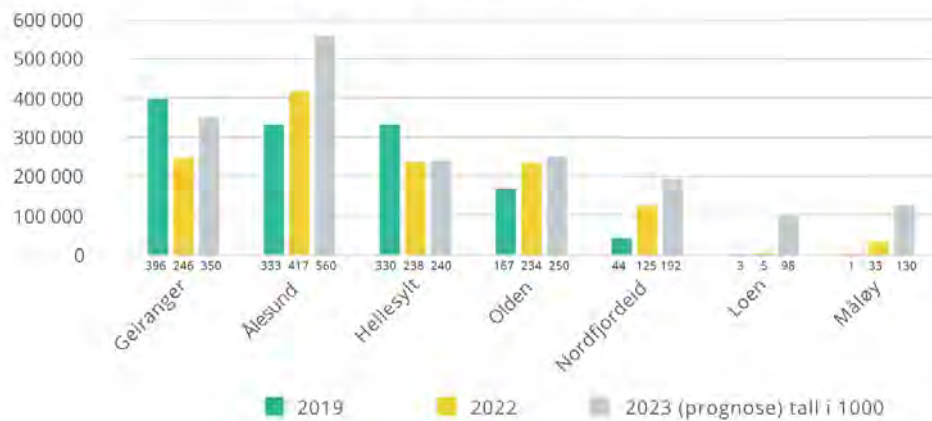


Kilde: Nordfjord havn/Ålesund havn

Prognoser cruise 2023

- Cruiselister på den enkelte havn
- Regne fyllingsgrad på 80-90%
- 80%-90% går i land
- Lågare i hamner som er avhengig av båttransport i land

Cruiseturistar 2019 - 2022 (2023) Nordfjord - Sunnmøre



Case – Cruise i Måløy

Reiselivsbedrifter, handelsnæring og investorar i Kinn og Stad har etablert eit eige selskap for å utvikle kommersielle reiselivsprodukt for besøkande til kystregionen. Måløy Adventure AS har som målsetting å bidra til auka lokal verdiskaping gjennom utvikling av berekraftige reiselivsprodukt basert på lokale ressursar og utvikling av lokal kompetanse.

Måløy Adventure har blant anna utvikla eigne produktpakkar for cruisenæringa, og har hovudansvaret for utvikling og gjennomføring av utflukter og aktivitetar for cruiseskip som kjem til Måløy.

I tillegg til at selskapet rekrutterer og utdannar lokale guidar, så bidreg selskapet med utvikling av nye, og forbetring av eksisterande produkt i både eksisterande og nye verksemdar.

Fleire av dei lokale verksemdene har lukkast i å utvikle ulike produkt til forskjellige besøkssegment, der dei både tilbyr meir "eksklusive" produkt til besøkande med høg betalingsevne, samstundes som dei leverer volumprodukt til cruisesegmentet.

Nokre konkrete eksempel her er Havfruen, Kultursmia, Storm at Stad og Sjøbris Adventure som alle leverer både volumprodukt til cruisepassasjerar, samstundes som dei tilbyr produkt til mindre grupper og enkeltbesøkande. Kvalitet og autentiske opplevingar vert ivareteke i begge segmenta.

Utviklinga av verksemdar, produkt og attraksjonar bidreg i tillegg til fleire lokale tilbod innan handel og opplevingar, noko som igjen bidreg til auka bustads- og besøksattraktivitet.

Målsettinga framover er at ein skal systematisere utviklinga av reiselivet i regionen gjennom datadrevet reisemålsutvikling:

- Gjennom innhenting og systematisering av ei rekkje ulike data, kan ein få ei målretta, framtidsretta og berekraftig utvikling av reiselivet i regionen. Eksempel på data er:
- Trafikk- og persontelling ved bruk av sensorar for å kartlegge bevegelses- og resemønster.
- Omsetning og resultat for handels- og reiselivsbedrifter, sett opp i mot besøkande frå for eksempel cruise.
- Systematisering av data frå trafikk på nettsider og sosiale media.



Dagens trafikkvolum i regionen

Dagens trafikkvolum på vegnettet i regionen ÅDT (årsdøgnetrafikk)

Rv 15 Stryn - Måløy

Delstrekningar:

- Maurstad – Måløy 1575
- Stårheim – Maurstad 1792

Fv 61 Hareid – Maurstad

Delstrekningar:

- Fiskå – Åheim 939
- Åheim – Bryggja 890

Fv 620 Åheim - Leikanger

Delstrekningar:

- Åheim – Kjøde 786
- Kjøde – Sandvika 380
- Sandvika – Leikanger 800

Fv. 618 Almenning – Selje/Kjøde

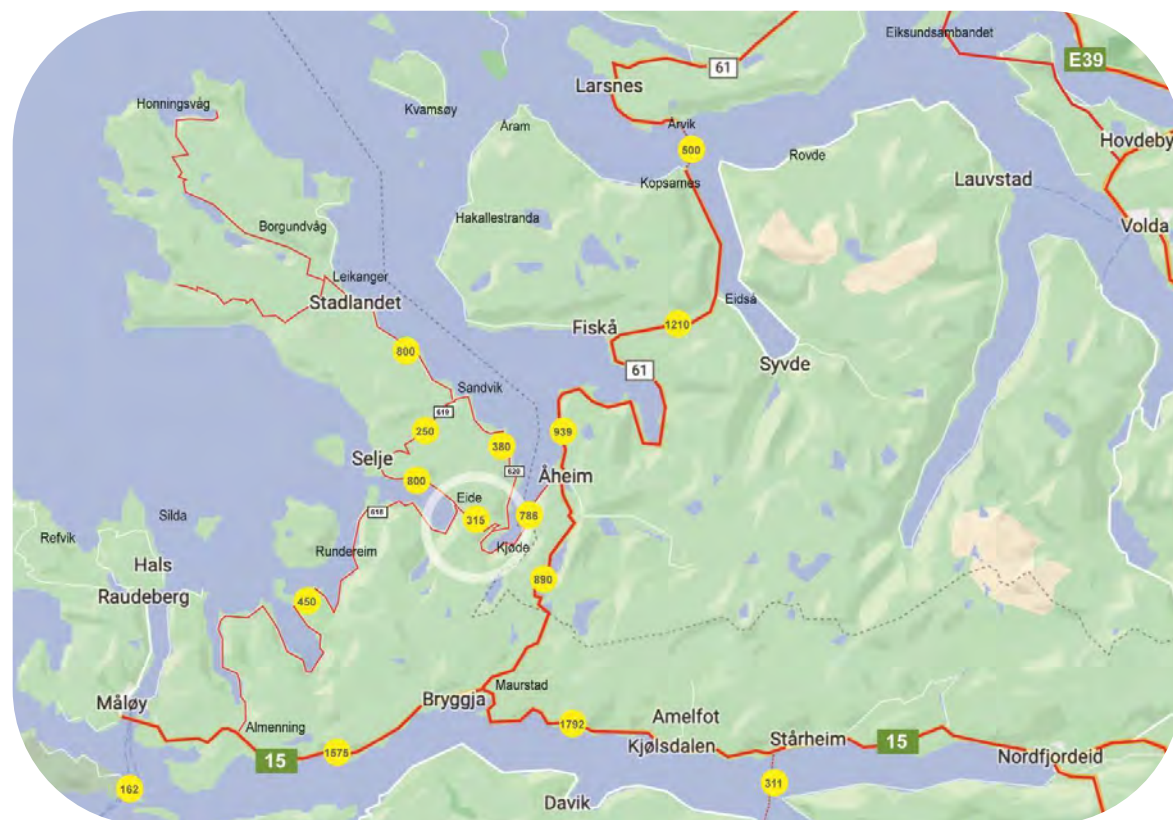
Delstrekningar:

- Almenning – Eide 450
- Manseidet 315
- Eide – Selje 800

Fv. 619 Sandvikeide 250

Fergesamband

- Fv. 61 Årvik – Koparnes 500
- Fv. 616 Måløy – Oldeide 162
- Fv 616 Stårheim - Isane 311



Gjestehamner og bobilcamping*

Farleda Florø – Ålesund

Gjestehamner

Til saman er det registrert 32 gjestehamner, 12 hamner mellom Florø – Stadt med 445 gjesteplassar og 23 hamner mellom Stadt – Ålesund med 430 gjesteplassar.

Kapasiteten i desse hamnene ved 80% utnytting i perioden 1/6-1/9 vil være ca 60.000 gjestedøgn.

Etter ei spørjeundersøking om gjestedøgn for 2022 ser vi at antal gjestedøgn ligg mellom 15-25% av kapasiteten i perioden 1/6 – 1/9, ca 15.000.

Her må det seiast at 2022 var ein elendig sesong for båt/bubilturisme i regionen med ein kald og våt sommar.

Dagens trafikk med passering av Stadtlandet inneber at Moldefjorden og Vanylvsfjorden er lite utbygt med gjestebrygger då trafikken går utanfor desse fjordarmane.

I forbindelse med planlegging av bygging av Stad skipstunnel er det frå dei tre kommunane, Stad, Kinn, Vanylven og Kystverket, pågåande reguleringsplanar for fleire gjesteplassar innanfor 15 Nm frå tunnelportalane. (Kjøde, Moldefjorden, Leikanger, Breivika, Klovningen)

Bubiloppstillingsplassar

Vi ser i dag ei sterk auke av bubilturistar i regionen og dette vil auke sterkt i åra framover.

Tilrettelagde bubiloppstillingsplassar er i hovudsak knytt til byane; Florø, Måløy, Fosnavåg, Ulstein og Ålesund. Ein betydeleg del av bobilcamping er i dag «villcamping» der det ikkje er tilrettelagt for straum/vatn/sanitæranlegg/tømmestasjon.

Kapasiteten på registrerte bubiloppstillingsplassar i regionen er tilrettelagt for ca 450 plassar frå Florø til Ålesund. 180 plassar sør for Stadt og 270 plassar nord for Stadt.

Ved 80% utnyttelse vil det være kapasitet på ca 25.000 gjestedøgn.

Etter ei spørjeundersøking om gjestedøgn for 2022 ser vi at talet gjestedøgn ligg mellom 15 – 25% av kapasiteten i perioden 1/6 – 1/9, ca 5500.

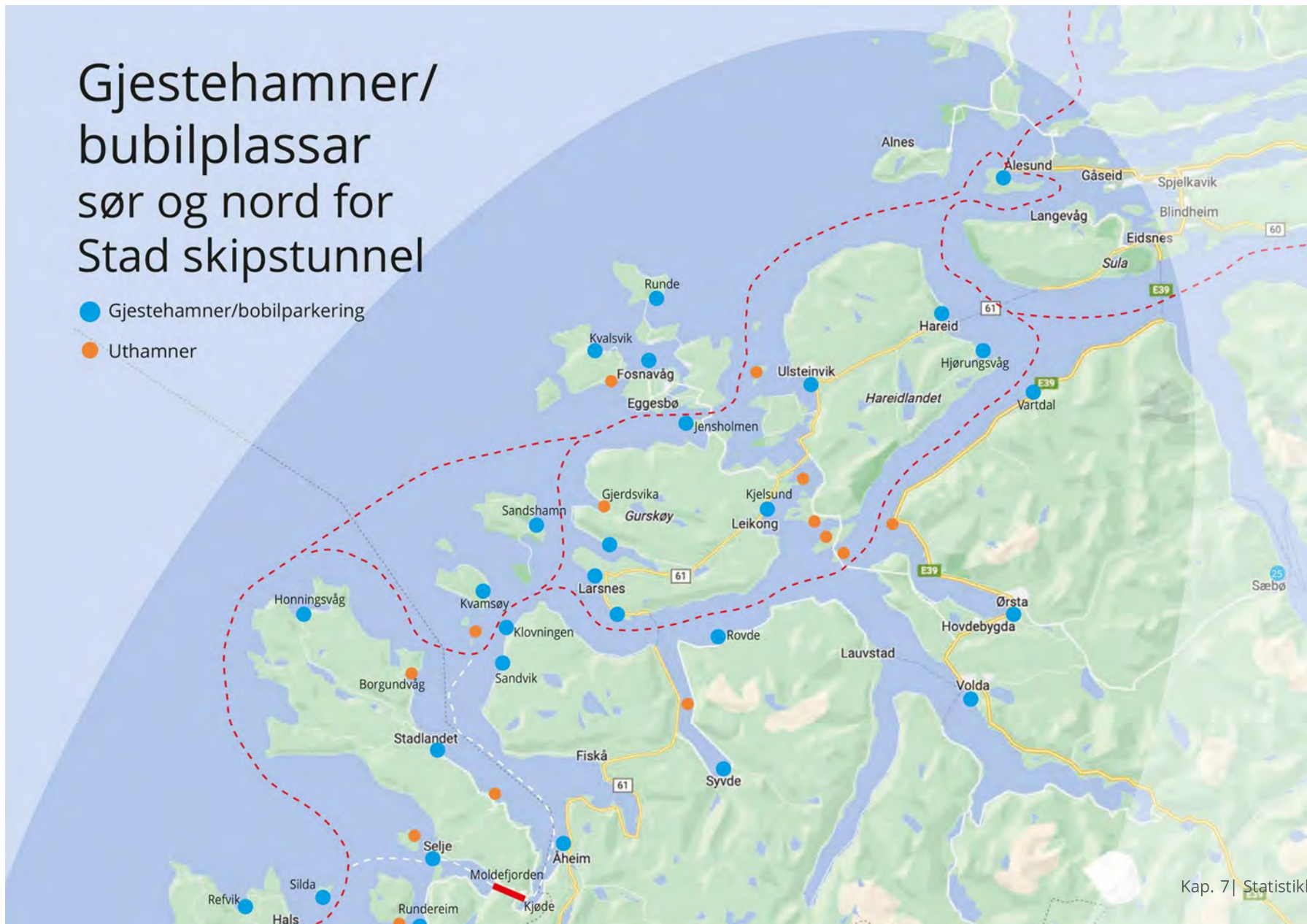
Med auken i bubilturismen vi ser i dag og som vil auke kraftig når skipstunnelen står ferdig vil det være eit stort behov for fleire bubiloppstillingsplassar innanfor influensområdet.

(Vanylvsfjorden, Moldefjorden, Selje, Leikanger, Åheim, Fiskå, Hakallestranda).

*Tilbod om straum/vatten/dusj/wc – knytta til avgift.

Gjestehamner/ bubilplassar sør og nord for Stad skipstunnel

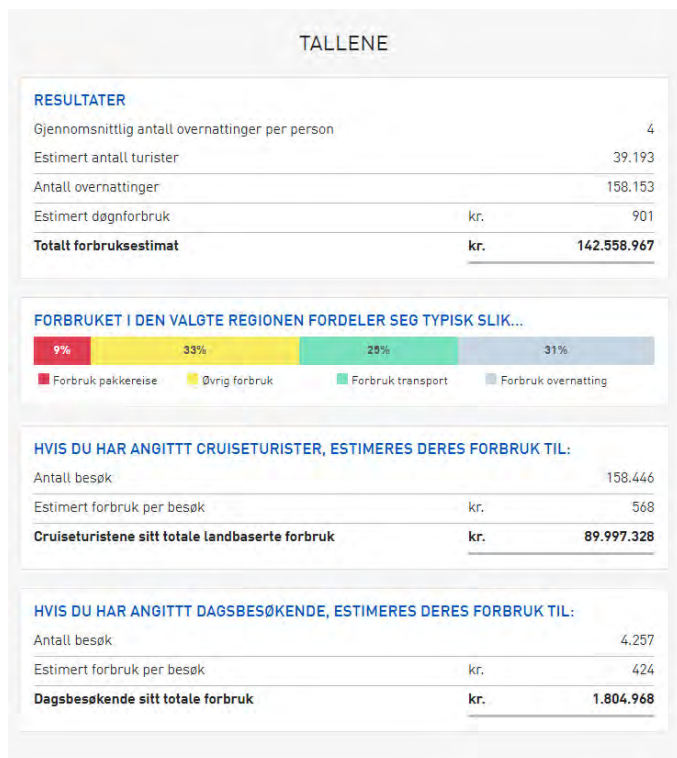
- Gjestehamner/bobilparkering
- Uthamner





Gjestene sitt forbruk i regionen

Forbruk turistar med overnatting, dagsbesøkende og cruiseturistar



Forbruk gjestehamner



Føresetnader:

60 prosent feriereisende, 40 prosent forretning

Overnattingsgjester i gjestehamner har tilsvarende forbruk som norske campingturistar.

8 Spørjeundersøking og djupneintervju

Spørjeundersøking og djupneintervju

For å kartlegge korleis ulike aktørar ser på skipstunnelen si potesielle verdiskaping i regionen, vart det gjennomført ei spørjeundersøking som vart sendt ut til over 300 bedrifter lokalisert mellom Florø og Ålesund.

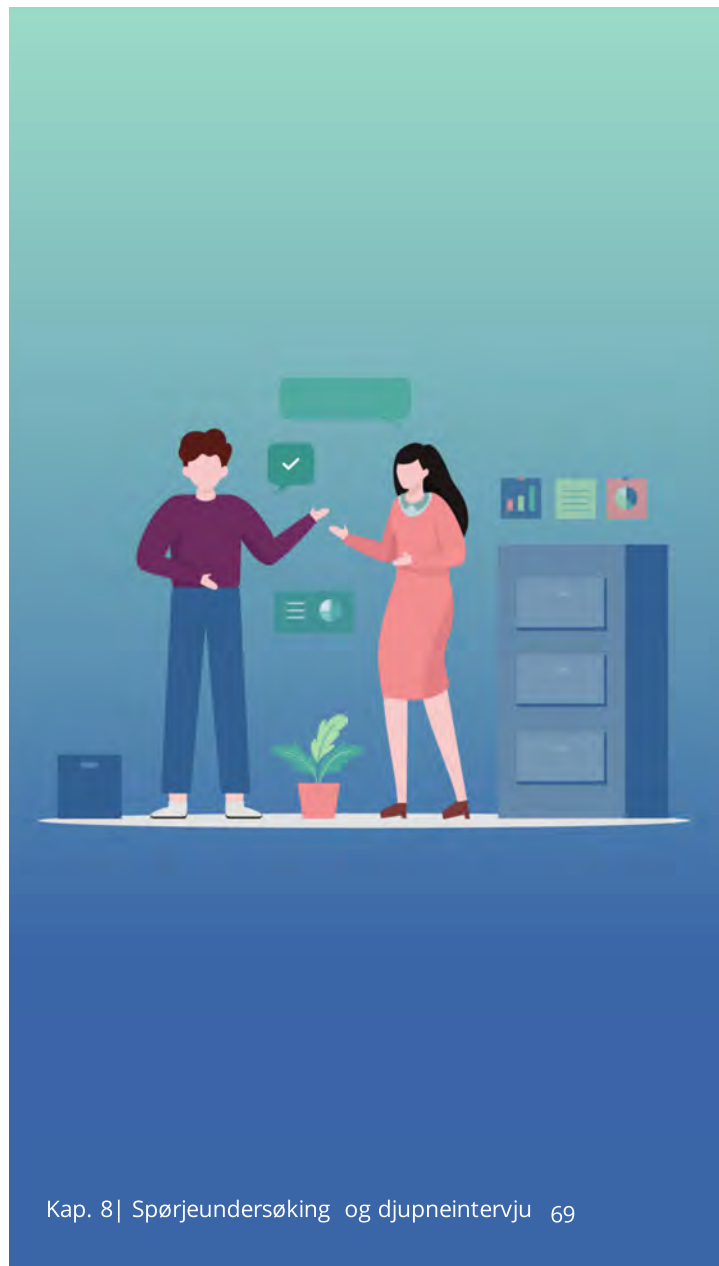
Totalt responderte 156 av desse aktørane.

I tillegg vart det gjennomført djupneintervju med representantar frå bedrifter som er avhengige av å bruke sjøvegen rundt Stad for gods- og persontransport, varer og tenester.

Ved bruk av spørjeundersøkinga og djupneintervjua fekk vi tilgang på generelle meiningar og innspel når det kjem til utbygginga av Stad skipstunnel. Dette gjaldt både betydinga for næringsaktørane si eiga drift, men også for andre næringar. På denne måten fekk vi eit verkty til å ta temperaturen på næringslivet i influensområdet til tunnelen sine tankar og forventningar til skipstunnelen.

Deltakarane på djupneintervjua var:

- Lars Ove Vorren - Abyss
- Sigve Slagnes - Frøy
- Stein Kvalsund - Hub for Ocean
- Harald Tom Nesvik - Sølvtrans
- Henriette Skaar - Norges Fiskarlag
- Per Sævik - Havila Holding
- MAFOSS - Jan Thormodsæter
- Asgeir Hasund - Mowi
- Linn Therese Skår Hosteland - Kystrederiene
- Leif Vartdal - Kongsberg Maritime



Geografisk og bransjemessig fordeling blant respondentane

Respondentane til spørjeundersøkinga var jamt fordelt over dei ulike kommunane samt andre kommunar.

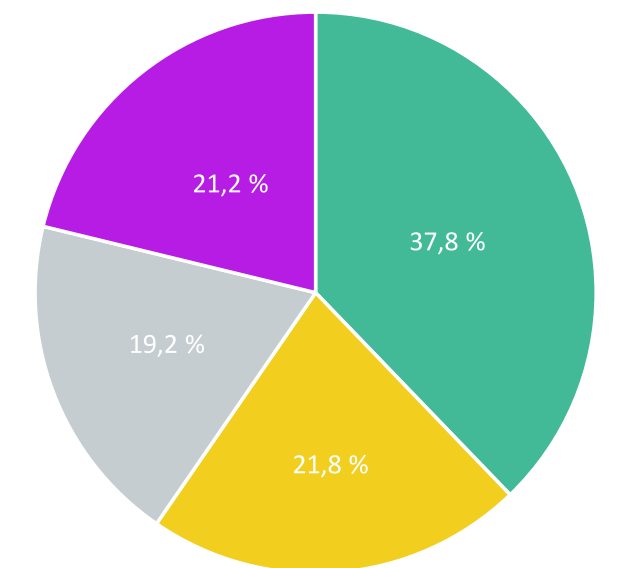
Tal på tilsette i bedriftene varierte frå 1 til 950.

Omsetjinga deira hadde eit spenn frå 300 000 til 35 milliardar kroner årleg.

Respondentane representerte 53 ulike bransjar, men dei aller fleste var frå marine og maritime næringar.

I kva kommune er di verksemd registrert?

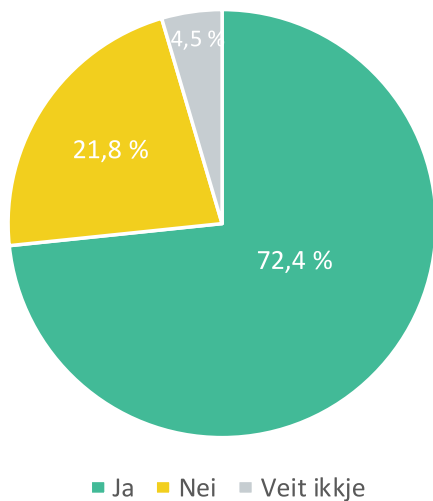
156 svar



■ Stad ■ Kinn ■ Vanylven ■ Ein anna kommune

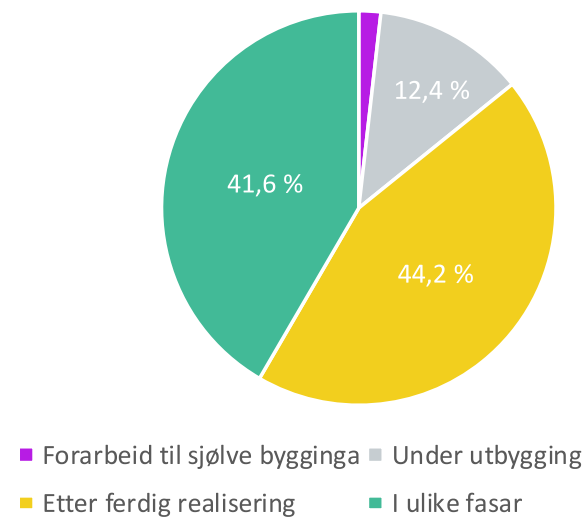
Positive ringverknadar for bedriftene

Vil Stad skipstunell ha positive verknadar for di verksemd?
156 svar



Eit klart fleirtal av respondentane meiner at Stad skipstunnel vil ha positive verknadar for deira verksemd. Svært få svarer nei.

Kva fase av tunellprosjektet vil gje størst verdiskaping for di bedrift?
113 svar

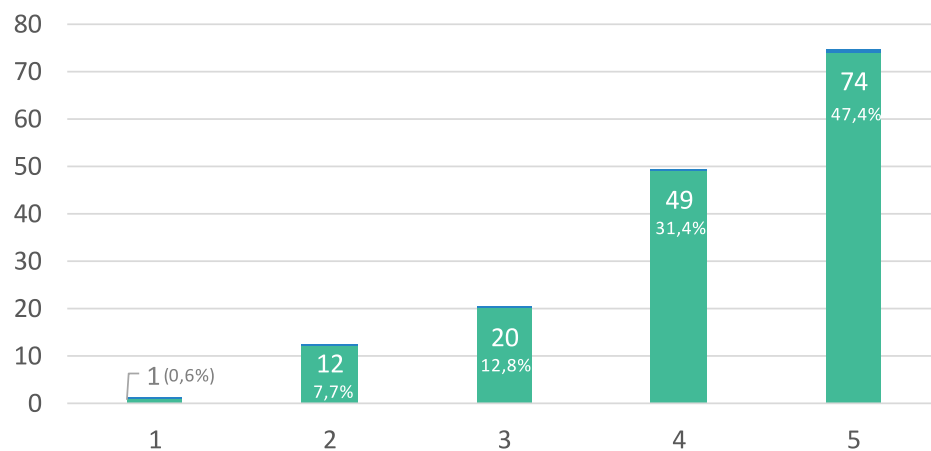


Flesteparten meiner at den største verdiskapinga skjer etter ferdig realisering eller i ulike fasar av tunnelprosjektet.

Auka næringsattraktivitet

I kva grad meiner du realisering av Stad skipstunell vil auke næringsaktiviteten til regionen? (1-ikkje i det heile, 5-svært stor grad)

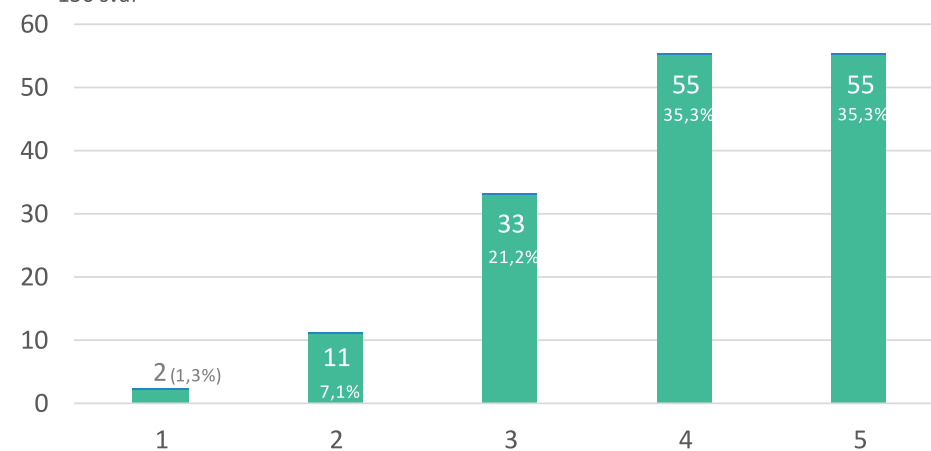
156 svar



Eit klart fleirtal meiner at skipstunnelen vil auke næringsattraktiviteten i regionen.

I kva grad meiner du realisering av Stad skipstunell vil auke investor-attraktiviteten i regionen? (1-ikkje i det heile, 5-svært stor grad)

156 svar



Fleirtalet meiner at Stad skipstunnel vil auke investor-attraktiviteten i regionen.

Viktige faktorar for auka verdiskaping

Type verdiskaping respondentane trekk fram mest er:

- Auka tal arbeidsplassar
- Auka omsetjing
- Forbetra logistikk
- Moglegheiter for nye samarbeid
- Større marknad
- Sikrare seilas
- Utvikling av nye tenester

Desse typane verdiskaping vart også trukke fram av næringsaktørar som deltok i djupneintervjua.

Anslått vekst i tal på tilsette varierer frå 1 til 150 ved realisering av tunnelen.

Respondentane si anslåtte vekst i omsetning som følge av utbygginga av tunnelen varierer frå 100 000 kroner til 2,8 milliardar kroner.

Barrierer og drivarar for å oppnå ønska ringverknader av Stad Skipstunnel

Av barrierar/truslar for verdiskaping trakk respondentane fram:

- Mangel på steinmasse
- Myndighetene
- Mangel på næringsfokus
- Manglande interesse og engasjement frå kommunane
- Mangel på kapital
- Politisk vingling
- For høg skattelegging

Tiltak respondentane meiner kan løyse desse barrierane/utfordringane:

- Godt planarbeid med fokus på framtidig infrastruktur
- Betre kommunal styring
- Auke informasjonen til lokalbefolkninga
- Bli betre på rekruttering
- Sette ned foten og starte prosjektet

Kvalitative intervju med sentrale aktørar innan marin og maritim næring

Dei fleste av aktørane vi snakka med trakk fram at tunnelen først og fremst er eit sikkerheitstiltak. Det er eine og aleine det viktigaste for det maritime og marine næringslivet, og alt anna blir sett på som ein bonus. Det er heller ikkje ein tunnel berre for vår region, men for heile den marine- og maritime næringa. Reduserte kostnader for aktørar som må ha ekstra fartøy for å minimere risiko ved uhandterlig sjø på Stad er også eit viktig moment. Dette har bedrifter som Abyss og Frøy peika på.

Det er også knytt store kostnader til det å måtte vente på været, og to uavhengige aktørar har oppgitt at kostnadane ved å ligge ein dag ekstra og vente kostar aktørane rundt 40-50 000 kroner per 12 timar. Ein vanleg vinter med mykje tøft vær vil då føre til store ekstrakostnader for bedriftene. I tillegg vart det, blant anna av Abyss, trukke fram at ventetida kan gå utover framtidige kundeforhald. Samstundes går dette også ut over mannskap som taper tid utanfor jobb saman med familie.

Logistikk knytt til mannskapsbyte og pendling vart trukke fram som ein stor fordel ved utbygging av tunnelen. Ved å kunne ta ein båt nordover eller sørover vil ein spare tid, men også ha moglegheit til å jobbe under reisa. Dette vil kunne føre til besparelsar og meir produktivitet. I intervju har moglegheitene for meir samarbeid nord og sør for Stad vore nemt fleire gonger. Her meiner fleire at det ligg svært stort potensiale for auka verdiskaping gjennom utveksling av arbeidskraft og kommersielt samarbeid. Med kortare avstandar og tryggare reiserute vil det også oppstå nye forretningsmoglegheiter.

Kvalitative intervju med sentrale aktørar innan marin og maritim næring

Overgang frå transport på land til sjø blir også trukke fram som eit aspekt med positive ringverknadar, ved at ein får mindre slitasje og trafikkvolum på veg. Å legge til rette for omlastningspunkt/hubar langs kysten vil truleg ha store ringverknadar for resten av regionen. For investeringsattraktiviteten trekk Hub for Ocean fram at dei allereie merker stor interesse for regionen når det kjem til investeringar knytt til hydrogen og anna fornybar energi. Her blir det peikt på at skipstunnelen også kan være ein katalysator for fleire framtidige investeringar.

Det var òg mykje fokus på dei miljømessige aspekta ved tunnelen, der det vil bli ein betydeleg reduksjon i drivstofforbruk og CO2 utslepp ved å kunne bruke tunnelen kontra å ta seg over Stadhavet i sterk sjø.

Dei aktørane vi har intervjuet i dette forprosjektet peiker altså på fleire positive ulike verknadar tunnelen vil gje deira drift. Større sikkerheit, betre regularitet og auka moglegheiter for samarbeid langs kysten, er nokre av verknadane fleire i næringslivet ser at tunnelen kan føre med seg.

9 Stads- og destinasjonskonsept

Destinasjonskonsept

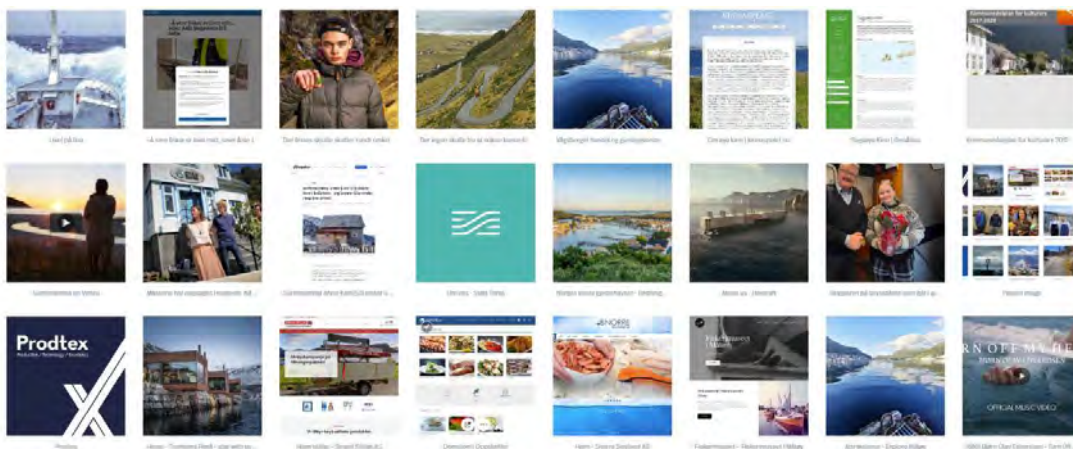
Stad, Vanylven og Kinn

I forprosjektet er det utvikla eit stads- og destinasjonskonsept som har til hensikt å få fram den unike identiteten og kvalitetane til Stad, Kinn og Vanylven. I arbeidet med konseptet har ein søkt å fange essensen, verdiane, haldningane, kulturen, historia og ambisjonane som kjenneteiknar Stad, Vanylven og Kinn, og foreslått korleis desse eigenskapane kan formidlast på ein samanhengande og overtydande måte til ulike målgrupper av potensielle besøkande. Konseptet kan og bør også nyttast til å trekkje til seg innbyggjarar, kompetanse, verksemder og investorar.

I arbeidet med å utvikle stads- og destinasjonskonsept har det vore gjennomført bedriftsbesøk og studieturar for å avdekke, dokumentere og beskrive destinasjonen sine særeigne kvaliteter. Prosjektet har gått igjennom ein rekke rapportar og data knytt til behov og trendar i etterspørselen etter opplevingar og reiser både frå Noreg og utlandet for å knytte destinasjonen sine kvaliteter og tilbod opp mot behova til ulike målgrupper i marknaden. Forslag til stads- og destinasjonskonsept er presentert i opne møter i Måløy, Vanylven og Stad, og revidert basert på tilbakemeldingane i desse møta og i dialog med styringsgruppa.



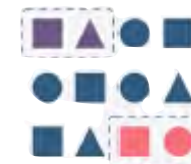
Kartlegging



1 Utforsk



2 Sorter



3 Oppsummer





Case: Hakallegarden

Hakallegarden på Hakallestranda er ein av dei store attraksjonen på Sunnmøre. Besøkgarden har ope frå skuleslutt til skulestart utanom måndag-tisdag. Elles om året ope i helgane.

På gode dagar kan det være opptil 500 besøkande, spesielt i helgane. På Marknadsdagen i påska er besøkstalet ca 1500. Dette merkar ein også på ferjesambandet Larsnes - Åram der trafikken på desse dagane kan være opptil 3-4 gangen over normalen.

60% av dei besøkande kjem frå nordsida av Rovdefjorden og 40% kjem frå Nordfjord.

I 2022 var det ca. 11.000 besøkande på Hakallegarden

På Hakallestranda er det også stor aktivitet på bygging av fritidsbustader og det er p. d.d. regulert ca. 200 fritidsbustadtomter.

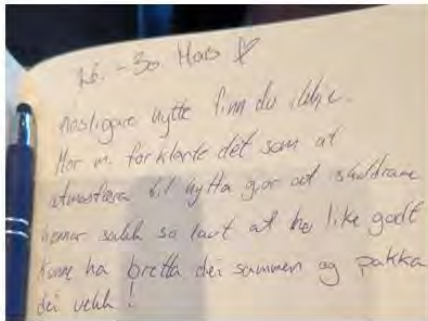
Hakallestranda Utvikling har starta bygging av ei spektakulær sherpa-trapp frå Klovningen til Kragsethornet 456 m.o.h med utsikt til Stadhavet og skipsleia som passerer Åramundet.



Vidar Sundberg
Local Guide · 62 reviews · 33 photos
★★★★★ 3 years ago

Amazing place and an amazing road! But, be warned! The road is very narrow, very narrow! But extremely spectacular! Highly recommendable, but again; drive carefully!

Like



espen schive
Local Guide · 28 reviews · 8 photos
★★★★★ 4 years ago

Beautiful farm in a picturesque scenery. Friendly staff and friendly prices in the Café. The homemade soup was delicious! Our daughter loved to spend the day here with loads of birds and animals. Even the animals were friendly!!!! Highly recommended. Five Stars 🌟🌟🌟🌟🌟

Like

Anders Kallerud
5 months ago on Google

Kjempeflott hotell og god, eksotisk mat - tannfisk historien imponerer!
(Translated by Google)
Fantastic hotel and good, exotic food - toothfish history impresses!

espen schive
Local Guide · 28 reviews · 8 photos
★★★★★ 4 years ago

Beautiful farm in a picturesque scenery. Friendly staff and friendly prices in the Café. The homemade soup was delicious! Our daughter loved to spend the day here with loads of birds and animals. Even the animals were friendly!!!! Highly recommended. Five Stars 🌟🌟🌟🌟🌟

Like

Inge Brochmann
a year ago on Google

Gammelt og nytt, hånd i hånd. Praktfull fisk- og kjøttmiddag. God rabarbra- og bringebærmousse. **Ligger på brygga.** Fantastiske omgivelser.

Twenty Percenter
58 reviews · 44 photos
★★★★★ a year ago

Road itself to that place is adventure. Later on, when finally you are there, when there is sunny day, views are great. Bring a cap, and wind protection jacket, as it can be cold due to wind despite summer sun. If you have possibly, go there. Pictures will not give you goosebumps.



Michael Schleiss
2 reviews · 2 photos
★★★★★ 3 years ago

Et ønske om å se og oppleve hav på Vestlandet førte oss til Ulvesund Fyr. En fantastisk gjestfrihet og et sted som brenner for å vise vei, lys og fortelle kystens historie. Om du ønsker ro, hjemmelagd mat (fiskesuppen er fantastisk god 🌟🌟) og fin utsikt er dette stedet. Vi kommer gjerne igjen

See translation (English)



Kartlegging og samlingar

Arbeidssamlingar

I arbeidet med å utvikle stads- og destinasjonskonsept har det vore gjennomført bedriftsbesøk og studieturar for å avdekke, dokumentere og beskrive destinasjonen sine særegne kvaliteter. Prosjektet har gått igjennom ein rekke rapportar og data knytt til behov og trendar i etterspørselen etter opplevelser og reiser både frå Noreg og utlandet for å knytte destinasjonen sine kvaliteter og tilbod opp mot behova til ulike målgrupper i marknaden.

Forslag til stads- og destinasjonskonsept er presentert i opne møter i Måløy, Vanylven og Stad, og revidert basert på tilbakemeldingane i desse møta og i dialog med styringsgruppa. I kartlegginga vart dei ulike elementa sortert i arktitektur, kultur, risiko, fiske og fiskeri, natur og omgjevnader, samfunn, historie, infrastruktur og næringsliv.



Kartlegging

Grindløer Sagastad Olavskrossen Not-henge

Fyrlykter

Skipstunnel

Molo og kaier

Steinnaust



ARKITEKTUR

Naustrekker

Sjøboder Operahus

Klyngetun

Murveggar mot vind

Eidsdaga Gamlebanken Målarar

Livsstilsgründera

Solsikka Elvis kulturminne

Bygdeoriginalar Street art



KULTUR

Malakoff

Opera Sildabord kunstnarar Songkor

Naudhamn Vegstandard

Uforutsigbart **Ureint farvatn**

Ulukker og nesten ulukker

Orkan Fiskarar

heltedåd Uvêr

farled Molo Selstad AS

RISIKO



Storm på Stad

Hjelpekorps

Røft Kveldsbøn Sikkerheitsutstyr

redning

Los **Ventehamn**

Redsel Sikkerheitscenteret

Brøyteberedskap **Skipstunnel**

Fiskerihamn

Fagutdanning Kystfiske Tørking av fisk

Skulebas - makrellstørje **Fiskemottak** Rikdom

Fjordfiske Turistfiske Havbruk **Røft** **Fiskeforedling**

Krabbefiske

Ekspert Oppdrett Laksefiske



FISKE OG FISKERI

Ulukker og nesten ulukker Molo

Havfiske heltedåd

Fiskarar

Sikkerheitsutstyr Båtbygging

Dele på lotten Skipstunnel

Uvêr farled

Vinterfiske

Uvêr Nakent Unikt kystlandskap

Sør for Stad **Hav** Hornelen Vid horisont Bølger Holmar

Atlantehavet **Røft** **Solnedgang** Vanylvgapet Sild

Vind Lengst mot vest

Nord for Stad Ope landskap



NATUR OG OMGJEVNADER

Strender Havørn

Øyrikt Indre

Hjort Fossar Lynghei ytre

Fjord Fjell **Havgapet**

1000 moh Fjellvatn Torsk

Fjellvatn Frodig

Fjordhest Skaldyr

Skipstunnel Makrell Sildagapet Grøne marker

Kystgeit Havskodde Horningdalsvatnet

Til Kinn for å bli rik

Individualistar Aktive bygdelaug og menigheter

Lite folk

Lott



SAMFUNN

Sjøen leie og fiskens gang var livsgrunnlaget

Sjølvestendige

Dugnad

Alle trengs Tidleg vaksne

Bygdestrid Sta Hybelliv

Olav Tryggvason

Sta **Til Kinn for å bli rik**

Ulukker og forlis

Historia om Skipstunnelen 1874

"Då spriten fløynde"

Kristning



HISTORIE

Sjøen leie og fiskens gang var livsgrunnlaget

Selje Handel Inger Hagerup Klippfisk

Fiskevær Sildefiske Merking av leden

Likneset **Fiskarbønder**

Kostar rike

Krigsminne

Kongevegen Krigsfangar

Dragseidet

Kanonstillingar

Fru Inger til Austrått Sjøen var vegen

Måløyraidet

Sentral på leden

Ferge **Vegs ende** Sta **Fyrlykter**

Gjestehamner DAT Blindveg

Widerøe

45 minutt regionen

Måløybrua



Avsides langs vegen

Historiske vegar

Stadlandet ein bom langs leden

Havila Kaia **INFRASTRUTUR**

Cruise

Ekspressbåt **Øybåtar og fergjer**

Hurtigruten Ambulanse Klosterbåt

Mykje dårlege vegar

Marin og maritim

Brubygging

Marin og maritim

Eksport Kapital

Gründerar

Eigne krefter

Risikovillige

Stillas

Cruise

Fyrlykter

Eidsgata

Patriot-kapital

Sta

Vane med å arbeide hardt

Lokalmat

Sjømat

Frukt og grønt



NÆRINGSLEV

Olivin Fjordvarme Vind **Sjøfolk**

Cruise Bølgekraft Datasenter

Møblar

Elektro og automasjon

Kap. 9 | Stads- og destinasjonskonsept

Stadlandet du ligg der so bergfast og traust,
ei hand som stikk ut i havet.
Du ligg der i stilla, du ligg der i storm
ensa ikkje roket og kavet.

Der har du lege i tusener år
du let deg ikkje skreme av jaget.
Mangt har du sett av godt og vondt,
sett båt og mannskap forsvinne i havet.

Du ligg der so taus med din hemmeligheit.
Ikkje smil eller godord, ei klage.
Kva du har opplevd i desse tusener år,
Har du hatt for deg sjølv alle dage.

No kan du sjå fram mot ei heilt ny tid
Der du kan gi vern mot uvêr og fare.
Tida som ubøyeleg hindring på leia er omme,
Sjøfolk og båtfolk kan kaste loss og komme.

- Borghild Leikanger og nytt siste vers



VANYLVEN

Pratar med alle

Bygdestrid

Likar ein god handel

Maurar på!

Viljesterke, høgrøysta og kjekke folk som kjem godt overeins med alle. Her **maurar vi på**, for vi veit at vi må gjere det meste sjølve.

Meir urbane

Verdsvante

Kranglevorne

Meir kry

Snakkar penare

MÅLØY

Jobbar i det stille

Bondekultur

EID

Meir tilbakehaldne

Direkte

Høgrøsta

Storblåsarar

Fiskarar

Lov å prøve og feile

Kystfolk



Næringsvett

Vi er ikkje bygd på vedtak, men på tiltak!

Opne

Gründer

Sjølvtillit

Kry

FELLES HALDNINGAR OG VERDIAR

Samhald

Utolmodige

Patriotar

Stå-på-vilje

Romslege

Hjartelege

God arbeidsmoral

gründerånd

Stapeiser

Kjekke folk

Folk stiller opp for kvarandre

Kjem godt overeins med alle

Rause

Heimekjære

Likar ikkje byråkrati

Galskap

Utferdstrong og eventyr

Tidleg vaksne

Salar hesten og rir same dag

Meir høgrøysta

Veit kva dei vil heile tida

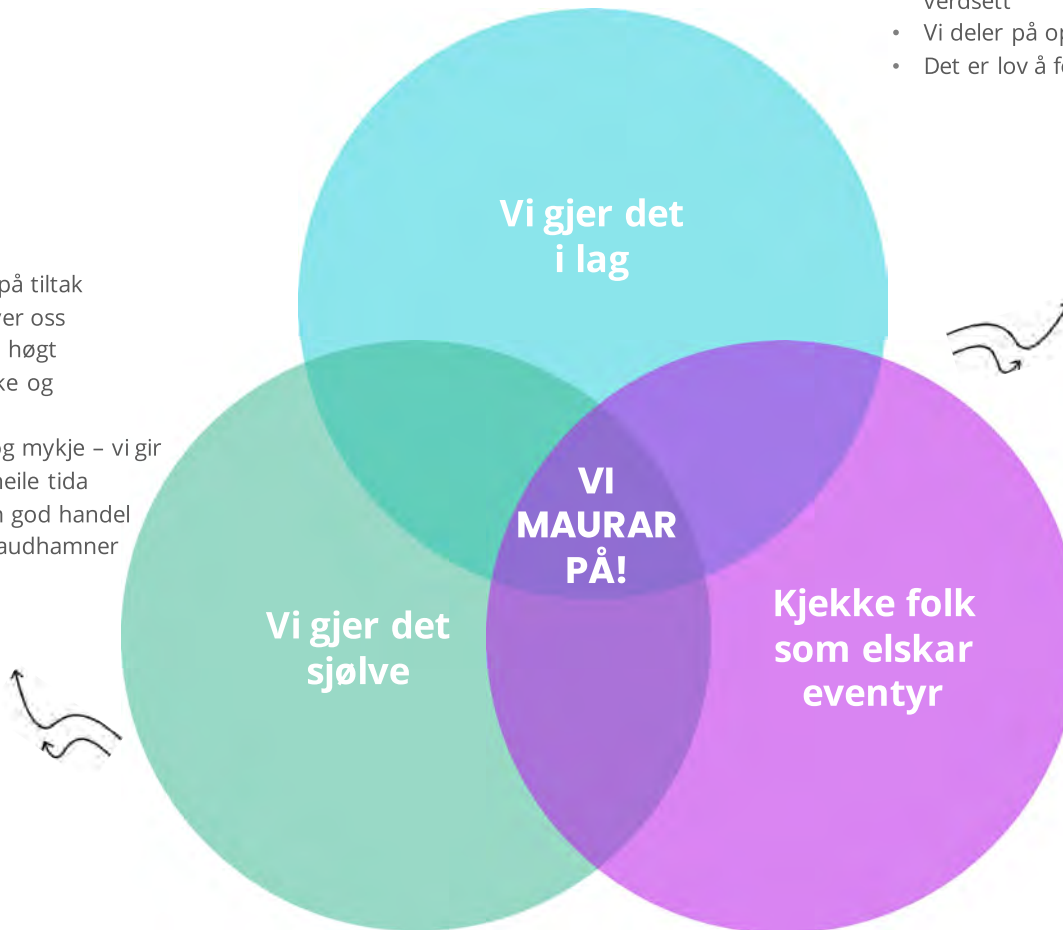
Kjem godt overeins med alle

STAD

Identitet

Vi gjer det sjølve

- Her blir ingenting bygd på vedtak, men på tiltak
- Vi likar ikkje at nokon skal bestemme over oss
- Her er det ope og fritt – vi sett fridomen høgt
- Er sta og sjølvstendige, kreative, praktiske og løysningsorienterte
- Høgrøysta, målretta og arbeider hardt og mykje – vi gir oss ikkje før vi er i mål og veit kva vi vil heile tida
- Vi er entreprenørar, som sett pris på ein god handel
- Vi må stole på oss sjølve, det er ingen naudhamner rundt Stad



Vi gjer det i lag:

- Det er sterkt samhald og dugnadsånd i alle bygdene
- Vi er vande med at vi må samarbeide for å lukkast
- Det har vore mang ein dragkamp mellom bygdene
- Lokalt eigarskap og «patriotkapital»
- Rikt foreiningsliv, eldsjeler og frivillige organisasjonar
- Vi er direkte og kjem godt overeins med alle
- Vi er ikkje så mange, alle trengs og alle bidrag vert verdsett
- Vi deler på oppgåvene og på lotten
- Det er lov å feile

Folk er kjekke, kry og elsker eventyr

- Det stormar på Stadten – vêrhardt, barskt og ureint farvatn.
- Vi er høgrøysta, kjekke, rause storblåsarar som kjem god overeins med alle.
- Kort veg frå ord til handling, vi er ikkje redd for å følgje draumane
- Vi har sterk utferdstrong, men er heimekjære patriotar.
- Har teke imot sjøfarande og vêrfaste i generasjonar
- Grip tak i moglegheitene som kjem rekande på ei fjøl
- Vi er uredde og vågale, men ikkje overmodige
- Sjøen er grenselaus – verda er vår marknad – få stader er meir sentralt langs leia.
- Det er mykje galskap, aldri kjedeleg – vi er født til eventyr
- Den som ikkje har vore redd på havet, har ikkje vore på havet

“

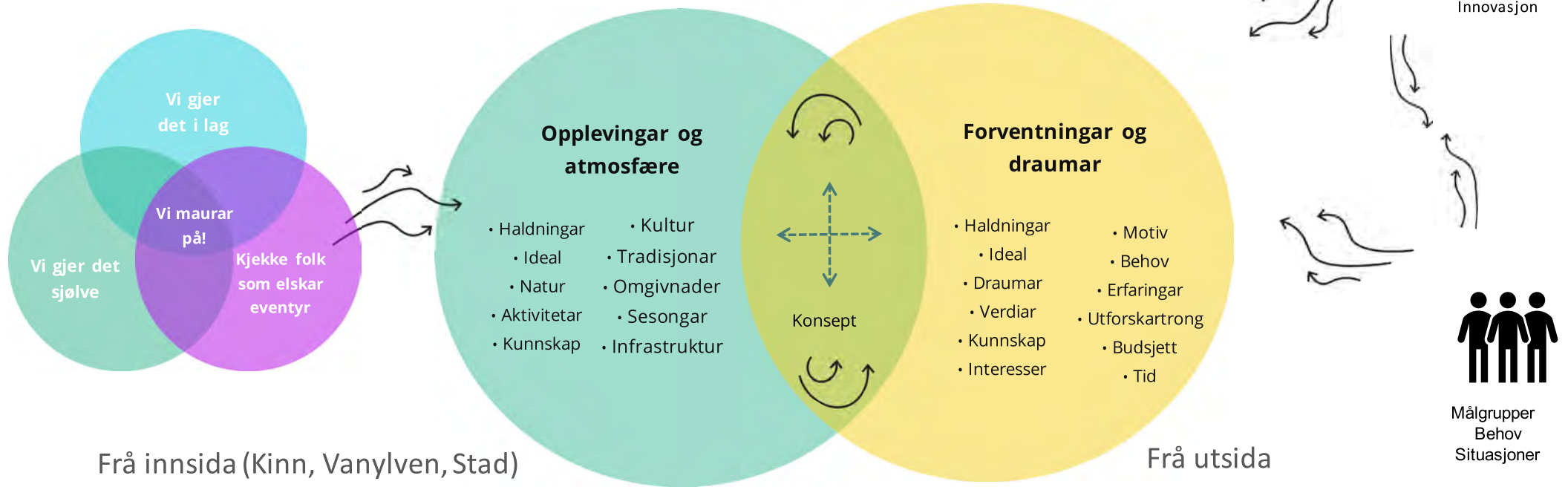
Den som ikkje har vore redd på
havet, har ikkje vore redd.

- Høyrt på samling på Leikanger

”

Destinasjonskonsept

Finne målgrupper, kombinere opplevingar og forteljingar som treff på deira behov og forventningar, og som er tru mot identitet og lokale kvalitetar og særtrekk.



Trender og målgrupper

I arbeidet med og knytte det lokale konseptet til relevante og attraktive marknader og målgrupper, har det Innovasjon Noregs kartleggingar av ulike målgrupper, både i dei internasjonale marknadane og i Noreg, vore brukt.

Målgruppestudiet identifiserer motiv for reiser i ulike anledningar, det inneber at ein ikkje deler inn personar i ulike målgrupper, men ulike reiseanledningar. Same person kan til dømes reise på ei rundreise, ein skiferie og på tur med vener. Forventningane og behova vil vere ulike i desse ulike reiseanledningane, sjølv om det er den same personen som planlegg og er på reise.

Nokre reiser (f.eks lengre reiser om sommaren) skal dekke mange ulike behov på ei og same reise, medan andre reiser er meir dedikert til å dekke eit eller nokre få behov.

I arbeidet med målgrupper har vi nytta ei rekke ulike kjelder til innsikt i marknaden om kva som er viktig for ulike typar reisande i ulike anledningar. I tillegg til målgruppestudiet, har vi brukt reisebarometera og Turistundersøkinga til Innovasjon Norge, samt rapportar frå Booking.com, Expedia, AirBnB, World Travel & Tourism Council, PhocusWire, Deloitte mv.

Innovasjon Norge jobbar med å oppdatere målgruppestudiet frå 2017 med nye data frå dei viktigaste utanlandske marknadane. I eit eventuelt hovudprosjekt vil vi kunne utvikle posisjoneringa og konseptta vidare med ny, oppdatert innsikt frå og med våren 2024.

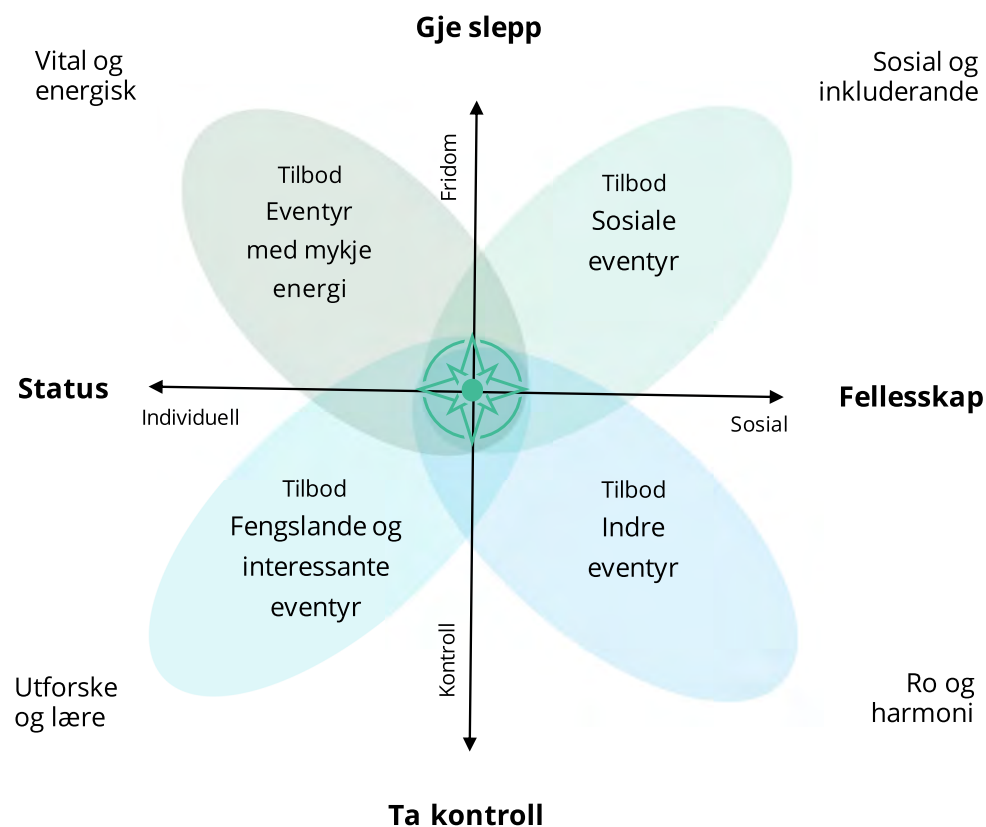


Behov på ei reise

Målgruppeverktøyet frå Innovasjon Noreg gjer det enklare å skjønne korleis ein kan tilpasse opplevingane og kommunikasjonen slik at den treffer måla og motiva til ulike reisande har for kva dei vil oppnå med ferien.

Nokon gongar er folk på jakt etter opplevingar der dei kan kjenne seg full av energi, vise seg fram og få merksemd. Kjenne seg vital og energisk (rød). Andre gonger er det viktig å kunne trekke seg attende, puste med magen og slappe heilt av og ha kontroll (blå). På nokre reiser vil dei lære noko nytt, utfordre seg sjølve intellektuelt, bli kjent med stadane dei besøker og få nye perspektiv (grøn). Ofte skal ei reise bidra til fellesskap, kvalitetstid med familien, møte nye folk eller kjenne på pulsen og livet som er på staden (gult).

Mange gongar skal ei reise dekke mange eller alle desse behova. Det må takast hensyn til når ein designer ulike kundereiser.

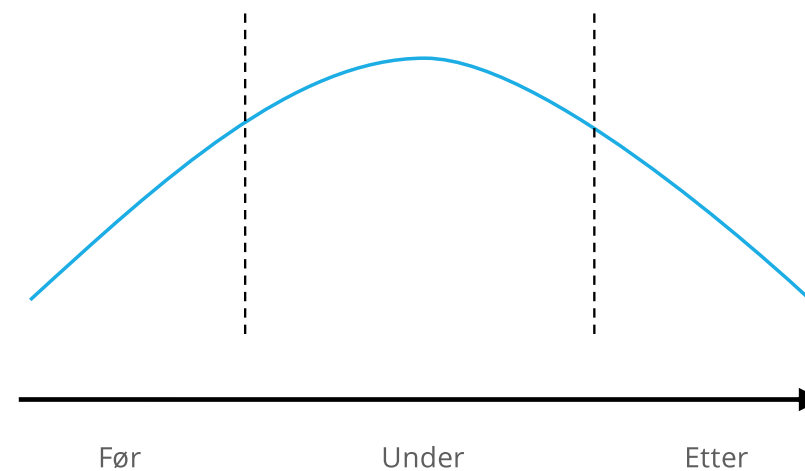


Kundereiser

Kundereiser syner prosessen og alle interaksjonane ein kunde går igjennom knytt til ei reise, før, under og etter eit besøk i regionen.

Kundereiser er nyttige verktøy for å sette seg i kundane sine sko, og identifisere forbedringsområde.

Ein føresetnad for at kunden skal kome i kontakt med regionen, og starte ei kundereise, er at dei veit at den finns og er nysgjerrige på kva dei kan oppleve i regionen. Det er mange potensielle kunderelasjonar som ikkje startar opp fordi potensielle gjestar ikkje kjem i kontakt med regionen i det heile.



Kundereiser

I forprosjekt har vi sett på kundereiser på eit overordna nivå. Der målet har vore å identifisere flaskehalsar og utfordringar gjestar kan oppleve i ulike fasar av ei reise til regionen.

Det er mange avgjerande augeblik som påverkar om forventningane til ein kunde blir innfridd og kor nøgd ein kunde er med dei enkelte interaksjonane og totalopplevinga.

Reiseanledning: Ein kunde med eit reisebehov = en reiseanledning (feire mormors 70 års lag, sommarferie med familien, den årlege turen med vener). Nokon leitar etter noko nytt og spanande andre etter noko avslappande, sosialt eller å lære noko nytt? Dette er starten på ei mogleg kundereise.

På leit etter inspirasjon og gode løysingar: Kva skal vi finne på? Kor skal vi reise? Korleis skal vi kome oss dit? Kor mykje kostar det? Er det noko som skil seg ut? Finn dei regionen når dei er på leit etter inspirasjon?

Samanlikne og velgje: Korleis kjem tilbode i regionen ut når ein samanliknar med andre? Kva er utfordringane som gjer at dei vel oss bort?

Bestille og planlegge: Korleis opplevast det å planlegge reisa? Er det enkelt å bestille, kome dit og kome seg rundt? Er det mykje å gjere og oppleve? Er det enkelt å finne ut av ting digitalt?

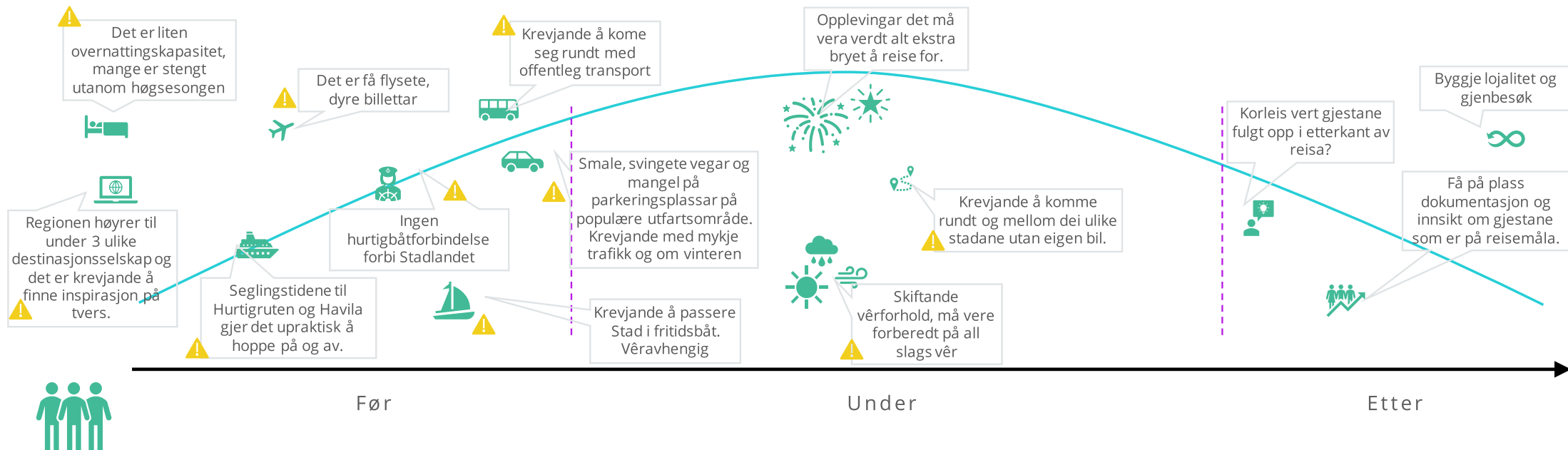
Å kome seg dit: Korleis går reise til regionen? Er det utfordringar med transport, vegar, fly eller korrespondanse? Er det slik dei har forventa?

I opplevingane: Kva er høgdepunkta? Kva er minneverdig? Kven møter dei? Korleis påverkar vår og forutsette hendingar?

Avreise: Korleis er det å reise heim? Kva slags inntrykk sit dei igjen med?

Minneverdig: Kva er verdt å minnast? Kva fortel deg om til andre? Ynskjer dei å reise attende? Har vi kontakt med dei etter at dei har dratt heim?





Det er mange forhold som gjer det krevjande å planlegge ei reise i regionen, særleg utanfor sommarsesongen. Stadig fleire forventar at det skal vera enkelt å planlegge, lett å bestille og mogleg å reise rundt med offentlig transport eller leige bil.



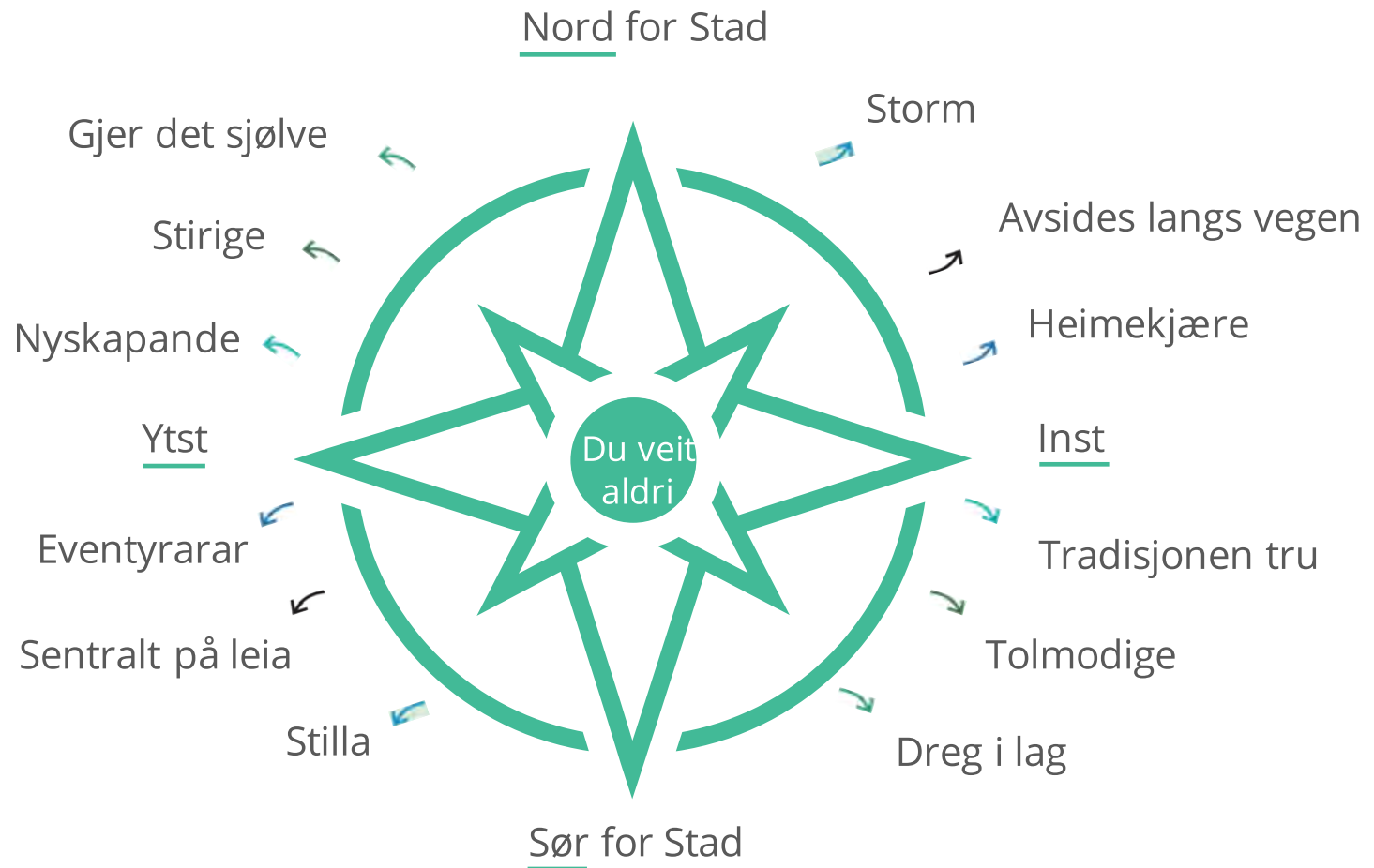
Når gjestane må bruke mykje tid og krefter på å planlegge ei reise, er det viktigare enn elles at opplevingane er verdt å slite for. Difor er det avgjerande å utvikle og formidle tilbod som det er verdt å reise langt, planlegge nøye og investere tid og krefter i. Det er ein av grunnane til at cruise er attraktivt; gjestane kjem enkelt til stadar som i utgangspunktet ikkje er lett tilgjengeleg.

Eksempel på moglege reisbare fortellingar frå Stad, Vanylven og Kinn



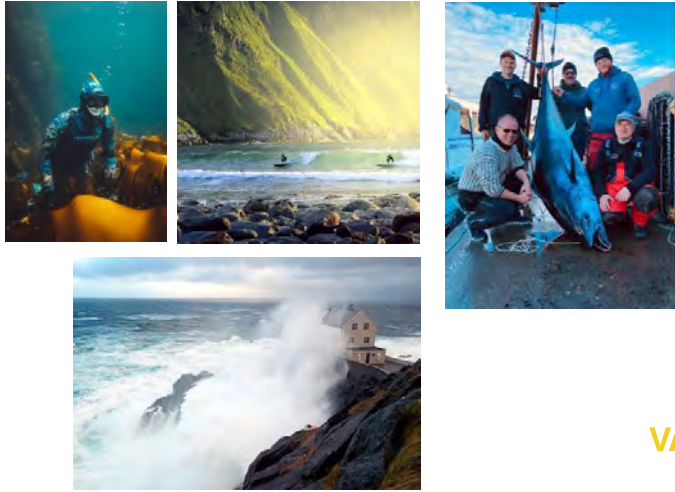
Kompass

Viljesterke, høgrøysta og kjekke folk som kjem godt overeins med alle. Her **maurar vi på**, for vi veit at vi må gjere det meste sjølve.



Behovskart

Adrenalin eventyr



Nytelse og frihet

Frihet



Sosiale eventyr

VÅGAL

SOSIAL



Status

Individuell

Sosial

Felleskap



INTERESSANT

TILBAKETRUKKET



Fengslende eventyr



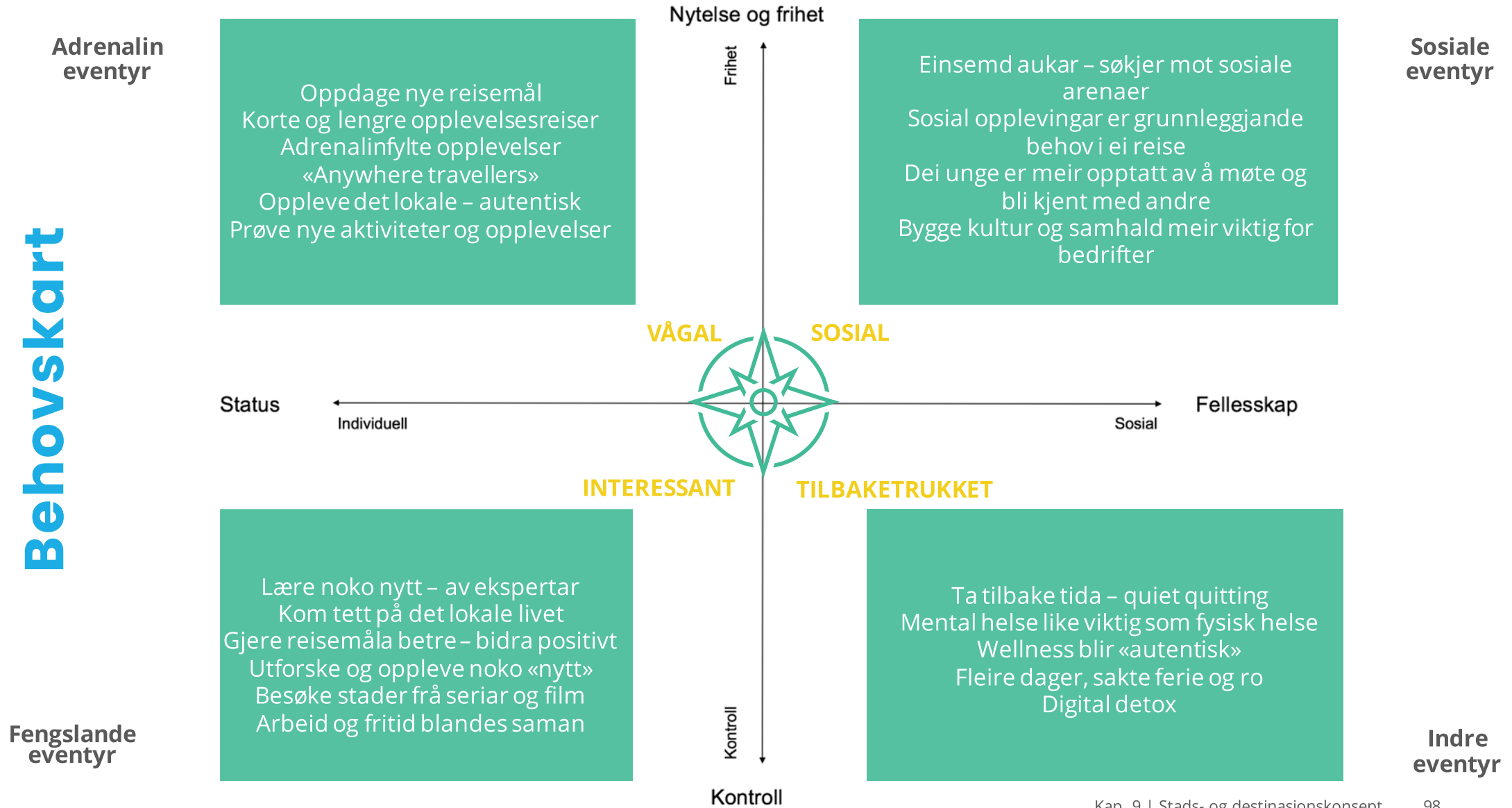
Kontroll

Kontroll



Indre eventyr

Behovskart



Av og for fiske

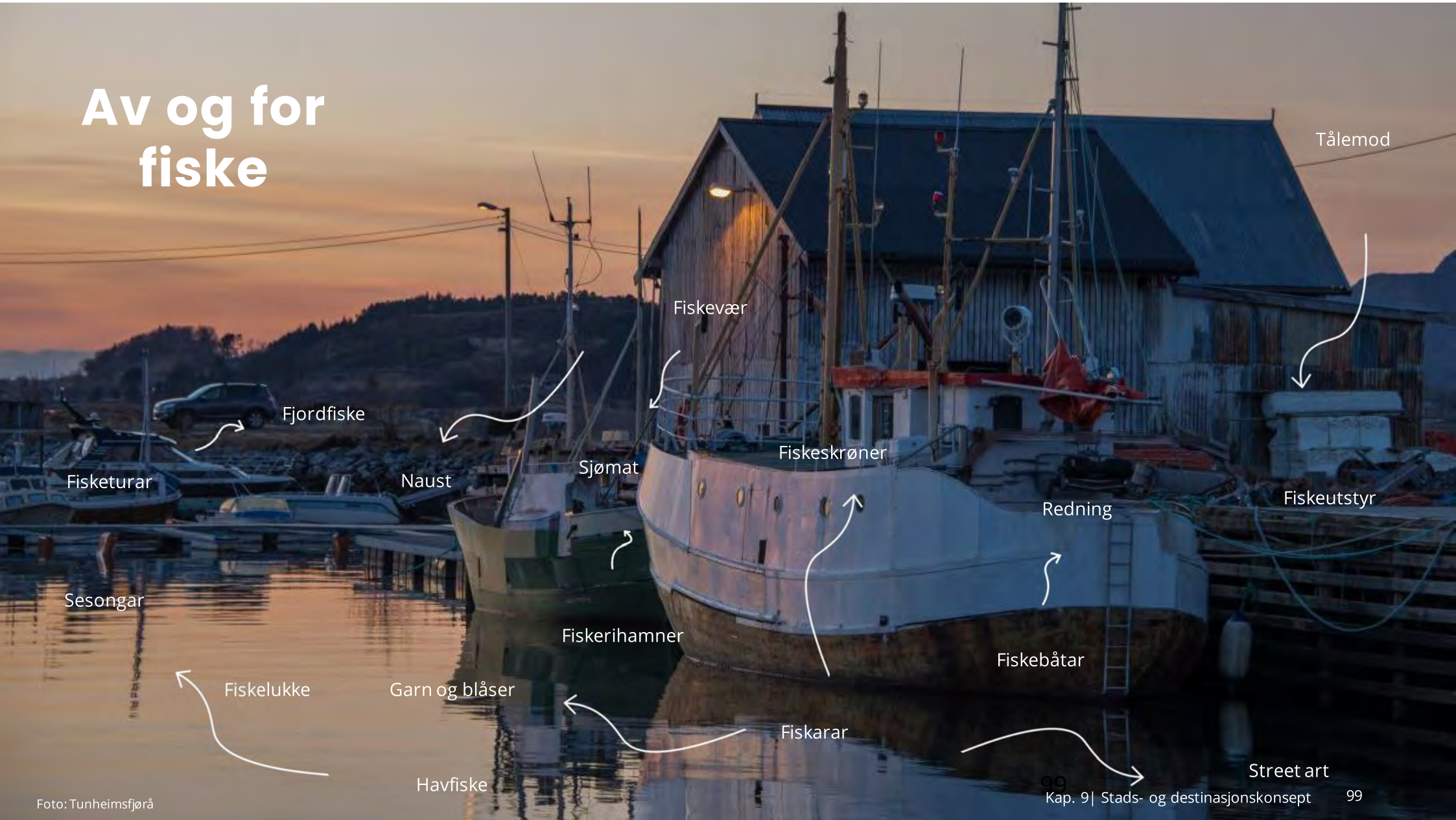


Foto: Tunheimsfjørå

På heilag grunn



Veli hamn



Photo: Torodd H. Aadland Høen

10 Hovudprosjekt

Hovedprosjekt Stad Skipstunnel

Grunnlag

Eit framtidig hovedprosjekt bør omfatte konkrete arbeidspakkar, strategiar og tiltak knytt til dei 6 utviklingsområda som er skissert i forprosjektet. Det viktigaste er likevel at desse utviklingsområda vert sett i samanheng, og at ein greier å samarbeide på tvers av bransjar, kommunale og fylkeskommunale grenser. Det første og overordna utviklingsområdet; «Ta i bruk felles stads- og destinasjonskonsept for å auke bu-, nærings- og besøksattraktiviteten i nærområdet» handlar nettopp om dette; invitere og inkludere, sette retning og sikre samspel for god utvikling mellom næringar, kommunar og fylkeskommunar.

Reiseliv-, handel- og servicenæringar bidreg til arbeidsplassar og bulyst gjennom m.a. arrangement, overnattingstilbod, attraksjonar, restaurantar og kafear. Desse bidreg til å skape «kveldsøkonomi» som er så viktig for å utvikle attraktive og spennande små lokalsamfunn det er godt å bu i, og som er interessante å besøke for turistar og deltakarar på møter og konferansar. Dette gjeld også frivillige organisasjonar som sikrar ulike aktivitetar, m.a. merkar stiar og legg til rette for ulike interesser og hobbyar.

Likevel, åleine har aktørane frå reiselivsnæringa små økonomiske musklar til større investeringar og nyetableringar. Det er her andre næringar med marin- og maritim næring i spissen spelar ei viktig rolle i samfunnsutviklinga. I tillegg til å skape viktige arbeidsplassar, har næringa den naudsynte finansielle kapasiteten til å investere i, utvikle og bidra med gjennomføringsevne til nyetableringar utover sin eigen bransje.





Hovedprosjekt

Det fins mange eksempel på det i nærområdet; Ervik Havfiske Group, eit verdsleiane linerederi som bygger hotell, ThunemsFjørå, eit fantastisk anlegg i Vanylven bygt på patriotkapital skapt frå oppdrettsnæringa og Coast Seafood som er pådrivar for bygging av nytt hotell i Måløy. Desse investeringane blir ikkje gjort utifrå eit ønskje om å tene store pengar, dei blir gjort fordi ein ønskjer å bidra til samfunnsutvikling, at arbeidstakarar blir verande og trivast, og for å sikre nyrekruttering og arbeidstakarar med spisskompetanse. Det er her reiselivsnæringa, service og handel er så viktig, dei representerer akkurat den infrastruktur og limet i samfunnet som andre næringar treng.

Manglande nyinvesteringar og vedlikehald på dagens infrastruktur kan bli ein stor flaskehals og regelrett barriere for verdiskapingspotensialet rundt Stad skipstunnel. Dei tre kommunane Kinn, Stad og Vanylven, saman med Vestland og Møre & Romsdal fylkeskommune bør derfor saman bestemme seg for ei felles målsetting for ei heilheitleg utvikling av regionen rundt skipstunnelen. Spørjeundersøkinga som er gjennomført i forprosjektet indikerer stor auka interesse for investeringar og nyetableringar, som følgje av realisering av Stad skipstunnel. Privat og offentleg samarbeid for å marknadsføre, ivareta og sikre den framtidige interessa er nødvendig, i første omgang gjennom eit felles hovudprosjekt.

Organisering

Hovudprosjektet bør starte opp så raskt som råd, og vere rigga slik at ein er klar til å ivareta den nasjonale og internasjonale merksemda bygging og realisering av Stad skipstunnel vil få. Hovudprosjektet bør finansierast opp slik at det kan ha god varigheit då fleire av tiltaka treng politiske vedtak. For å sikre god kontinuitet i utviklinga vil ein rå til at dagens styringsgruppe og samansetjing vert vidareført.

Styringsgruppe:

Kommunedirektør og ordførar frå kvar kommune
Representant frå Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommune
Representant frå Kystverket
Evt. utviding med representantar frå næringslivet.

Prosjektleiar

Prosjektgrupper til kvart utviklingsområde

Hovudarbeidspakkar

HA-1: Felles stads- og destinasjonskonsept

Mål : *Utnytte merksemda Stad skipstunnel gir for å sikre økonomisk utvikling og auka bu-, nærings- og besøksattraktivitet.*

Tiltak:

- Oppretthalde styringsgruppa frå forprosjektet for å sikre politisk forankring og administrativt fokus både i kommunane og i fylka.
- Skape møteplassar på tvers av næringane for å bli betre kjent, auke investeringar på tvers og løyse felles utfordringar knytt til rekruttering og tilflytting.
- Sondere og teste ut felles måtar å realisere stads- og destinasjonskonseptet på – både i historieforteljing, opplevesutvikling, arrangement og for å tiltrekke kompetanse. Starte med opplevelingsområda knytt til fisk og fiskeri og øvrig marin og maritim næring, (kyst)kultur, reiseliv og kreative næringar
- Historiske farleder som både syner betydninga og risikoen knytt til sjøvegen historisk, i dag og i framtida. Formidle og gjere historia opplevbar – vikinghistoria, på heilag grunn og konge- og postvegane. Tidlegare tiders hurtigbåt langs kysten
- Arbeide for betre tilgang på statistikk og data om reiselivet, trafikktejingar, reisestraumar mv. for sikre kunnskapsbasert utvikling av reisemåla.

HA-2: Forsterke klyngesamarbeid

Mål : *Auke den globale konkurransekrafta til marin og maritim næring gjennom klynge- til klynge samarbeid og etablering av ei superklynge i regionen.*

Tiltak:

- Skape felles møteplassar og arrangement
- Sondere behov for felles FOU-satsing, innovasjon og grøn omstilling

Hovudarbeidspakkar

HA-3: Styrke samarbeidsrelasjonar og produktutvikling i reiselivet

Mål : *Bygge omdøme og styrke merkevara til området rundt Stad skipstunnel for å auke verdiskaping i reiselivet utanom sommarsesongen.*

Tiltak:

- Styrke samhandling gjennom fleire bedriftsnettverk på tvers av destinasjonsgrensene.
- Byggje tydelege forteljingar om regionen slik at gjesten vert betre kjende med stadane og kystkulturen i området.
- Sikre at turistane som kjem til området får god informasjon om korleis dei ivaretek naturverdiar og kulturminner. Følje opp handlingsplan i merket for berekraftig reisemål.
- Utnytte kompetansen som vert opparbeida på cruise til å styrke reiselivet også i andre marknader og segment. Arbeide for auka kommersialisering, produktpakking og på den måte gjere området meir kjent og tilgjengeleg i fleire distribusjonskanalar.
- Sikre samhandling mellom destinasjonsselskapa slik at området rundt Stad skipstunnel eit framstår som eitt reisemål for gjestane.
- Profesjonalisere vertskapsrolla gjennom kurs, kompetanseheving og erfaringsutveksling slik at det opplevast saumlaust og enkelt for kundane. Dette vert særleg viktig med auka satsing på kurs-, konferanse og arrangementsmarknaden
- Støtte opp om etablering av kreativ klynge
- Bidra til utvikling, historieforteljing og kommersialisering av opplevingar og produkt frå aktørar i kreative næringar

HA-4: Få fart på innovasjon og produktutvikling i reiselivsnæringa

Mål : *Sikre heilårs arbeidsplassar og redusere risikoen ved å satse på reiseliv*

Tiltak:

- Utvikle og kommersialisere produkt som er knytt til dei kreative næringane; opera, design, forfattarskap, streetart m.m.
- Utvikle produkt som kan opplevast i forskjellige årstider eller heile året
- Hente erfaringar frå andre naturbaserte reisemål som er vane med å handtere risiko, uver og samstundes ivareta gjestenes sikkerheit.
- Gjennom kompetanseheving vidareutvikle eksisterande opplevingar med innhald som sikrar kvalitet, deltaking, meirverdi og betre tilgjengelegheit slik at betalingsviljen og attraktiviteten aukar.
- Utnytte volumet og prosjonaliteten innan cruise for å få fart på produktutvikling og knoppskyting i reiselivet og kreative næringar
- Auka overnattingskapasitet og skape marknad for heilårsopne overnattings- og serveringstilbod

Hovudarbeidspakkar

HA-5: Ny og forbetra infrastruktur

Mål: *Auka mobilitet inn/ut og innan området heile året*

Tiltak:

Einast om kritiske utfordringar innan dagens infrastruktur inn/ut av området og internt i området på veg, sjø og luftfart.

- Utarbeide forslag til plan og prioritering for forbetring av infrastruktur. Synleggjere manglande investeringar på veg, sjø og luftfart i regionen.
- Sikre at kollektivtrafikk (buss, båt og fly) er i samsvar med behovet til lokalbefolkninga, næringslivet og reiselivet heile året.
- Sikre tilstrekkelig parkering, toalettfasiliteter og forvaltning av fellesgode
- Vurdere ulike tiltak for å redusere utfordringene med villcamping, bos, manglande toalett og farlig parkering
- Etablere hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund
- Få oversikt over stadar og attraksjonar der det er utfordringar med for mykje gjester samtidig
- Sikre god besøksflyt, styring av ferdsel og gode opplevingar med nye system og organisering av besøkstraumar

HA-06: Sikre god informasjonsflyt og samhandling på tvers av kommunar og sentrale aktørar

Mål: *Utnytte auka interesse og redusere ulempene i byggeperioden*

Tiltak:

- Samordne arbeidet med å tiltrekke seg aktørar for nyetableringar i området og på næringsareala som blir utvikla med masse frå tunnelen
- Etablere eit lokalt vertskap for å handtere interessa knytt til Stad skipstunnel saman med Kystverket
- Samordne informasjon og vertskap til turistar i byggeperioden for å unngå logistikkutfordringar i området

11 Kilder

Kjelder

Brrreg.no

SSB

Telemarksforskning, regionalanalyse

Concreto-rapport: <https://skipstunnel.no/wp-content/uploads/2019/08/Vedlegg.-Samfunnsøkonomi-og-Stad-skipstunnel.pdf>

Nordplan muligheitsstudie: https://stad.kommune.no/f/p1/i72eaebf1-6cea-4ed7-9d21-4b20003aa5e9/mulighetsstudie-stad-skipstunnel_juli-2022-komprimert.pdf

Logistikk 2030: <https://grontskipsfartsprogram.no/wp-content/uploads/2022/04/Logistikk-2030.-Ny-logistikk-og-terminalstruktur-mellom-Europa-og-Norge.pdf>

DNV pressemelding: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/klimabarriere-overvinnes-med-okt-sjotransport?publisherId=17824355&releasId=17976653>

Statens vegvesen: <https://www.regjeringen.no/contentassets/2426a22cfef14e16b1d3028442fc78df/utredningsoppdraget-leveranse-januar-2023/utfordringer-i-transportkorridorer-l2254364.pdf>

NRK-sak: <https://www.nrk.no/vestland/alarm-om-all-godstransporten-pa-vegane-1.16461020>

Eksportmeldingen 2023: <https://www.menon.no/eksportmeldingen-2023-et-arlig-dypdykk-i-norges-eksport/>

Ringvirkninger av sjømatnæringen i 2021: <https://www.menon.no/ringvirkninger-av-norsk-sjomatnaering-i-2021/>

Maritim verdiskapingsrapport 2023: <https://www.menon.no/maritim-verdiskapingsrapport-2023/>

Grøn maritim strategi i havnæringene: <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2021-108-Gronn-maritim-strategi-i-havnaeringene.pdf>

Ringvirkningsanalyse av havbruksnæringen: <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2022-96-Ringvirkningsanalyse-av-havbruksnaeringen-1.pdf>

Verdiskaping basert på produktive hav i 2050: https://www.sintef.no/globalassets/upload/fiskeri_og_havbruk/publikasjoner/verdiskaping-basert-pa-produktive-hav-i-2050.pdf

Vestlandsforskning; Agnes Brudvik Engeseth og Anna Maria Urbaniak-Brekke 2019 "Det er kjekt med turistar, men vi må ha litt kontroll på Det" - om sosial berekraft i norsk distriktsreiseliv