

Sammendrag:

Potensial for regionforstørring

TØI rapport 1208/2012

Forfattere: Øystein Engebretsen og Anne Gjerddåker
Oslo 2012 79 sider

Veiutbygging vil mange steder gi økt tilgang på arbeidsplasser. Dette gir potensial for regionforstørring, befolkningsvekst og utvidelse av de funksjonelle omlandene rundt regionsentrene. Regionforstørring anses som ønskelig for å styrke den regionale utviklingen. Men selv med omfattende veiutbygging vil det i mange deler av landet være begrensede muligheter for å skape slike endringer.

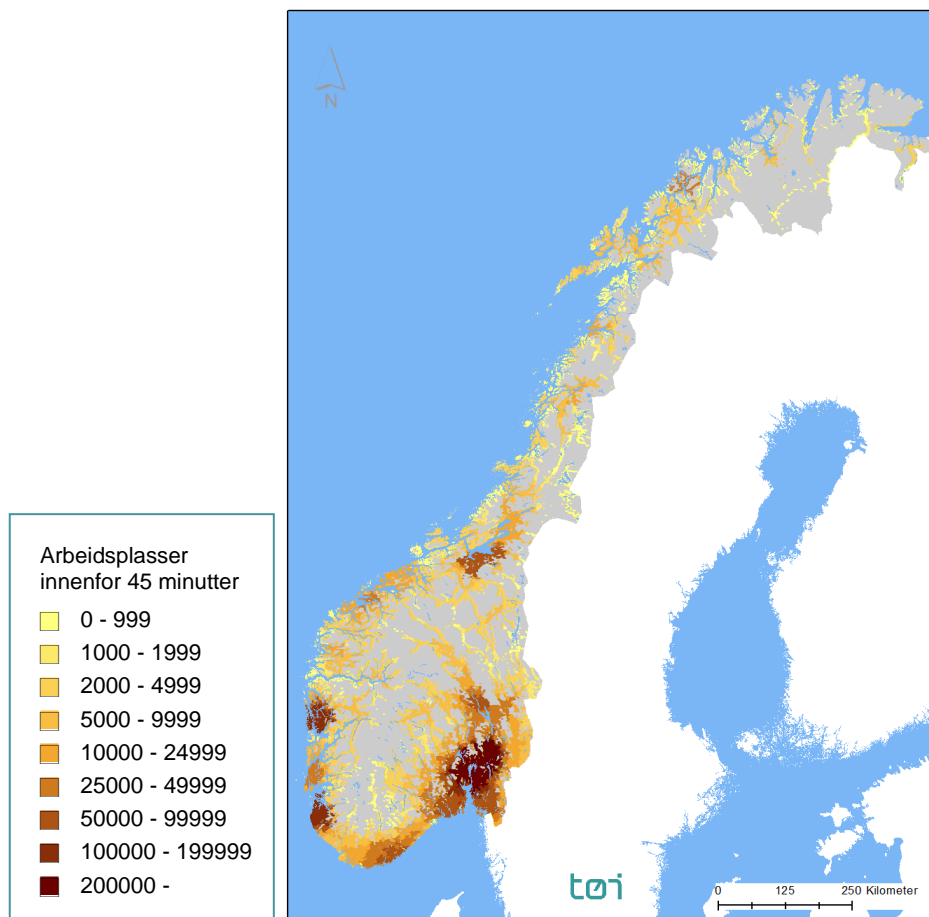
Med regionforstørring menes utvidelse og styrking av lokale arbeidsmarkeder og tjenestetilbud. Regionforstørring innebærer at de funksjonelle regionene blir større, og måles vanligvis som økt pendling.

Regionforstørring har vært en viktig utviklingstrend. Hvis en kan reise lengre innenfor rimelig tid, blir det flere jobber å velge mellom, og med et godt utbygd kommunikasjonstilbud får arbeidsgivere tilgang til flere arbeidstakere. Dette gir økte muligheter for effektiv kobling av tilbud og etterspørsel av arbeidskraft og derigjennom bedre forutsetninger for økonomisk vekst og sysselsetting.

Mye tyder på at behovet for større arbeidsmarkeder vil øke i fremtiden, fordi næringslivet i økende grad etterspør spesialkompetanse, og fordi arbeidstakere med høyere utdanning i større grad stiller krav til jobbinnhold. Kompetanse-arbeidsplassutvalget anbefaler i NOU 2011:3 tiltak som kan stimulere til ytterligere regionforstørring. Hovedmålet med denne rapporten har vært å kartlegge dette potensialet.

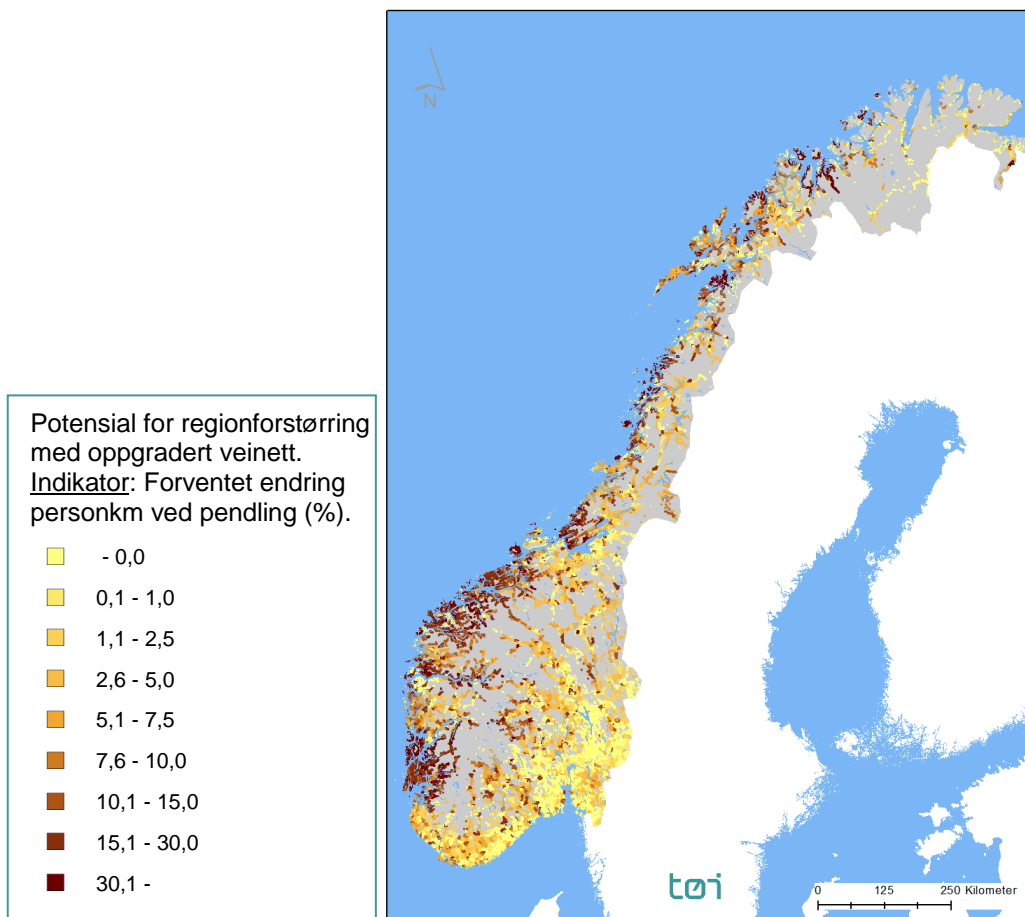
Kartleggingen er basert på bruk av en pendlingsmodell og kretsinndelte data om bosetting, sysselsetting, pendling, reisetider med dagens veinett og reisetider ved simulerte endringer av veinettet. Det er gjennomført to simuleringer. Den ene forutsetter oppgradering av dagens veinett til gjennomsnittlig skiltet hastighet på minimum 80 km/t (unntak for strekninger innenfor samme tettsted) og i tillegg avløsning av alle fergestrekninger opptil 15 km. Den andre simuleringen forutsetter i stor grad et nytt veinett med minst 90 km/t (unntatt innenfor samme tettsted) og med reiselengde 1,3×luftlinje. Simulering basert på luftlinjeavstand gir selvfølgelig et urealistisk resultat, men er på den annen side en ”silings-indikator” for å synliggjøre regioner hvor veitiltak, uansett standard, ikke vil gi potensial for regionforstørring.

I dag har to tredeler av befolkningen mer enn 50 000 arbeidsplasser (heltid) innenfor 45 minutter med bil fra bostedet (regnet ut fra skiltet hastighet). Det er store regionale forskjeller. I Sogn og Fjordane og Finnmark har de fleste under 10 000 arbeidsplasser innenfor 45 minutter.

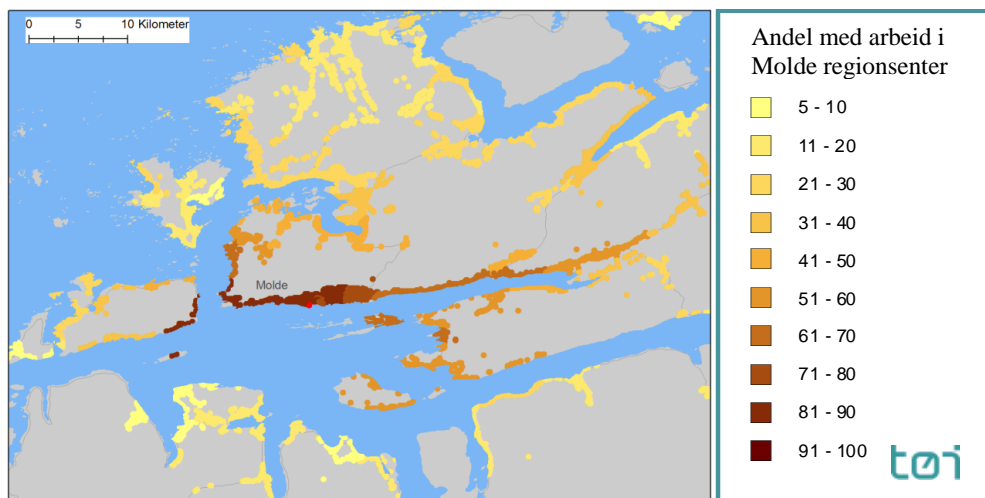


Med simulert oppgradering av veinettet øker den gjennomsnittlige arbeidsplass-tilgangen innenfor 45 minutter med seks prosent. Når vi tar hensyn til arbeidsplassenes attraktivitet som pendlingsmål avhengig av reiseavstand, viser modellberegninger at den økte tilgangen har størst betydning i fjordområdene.

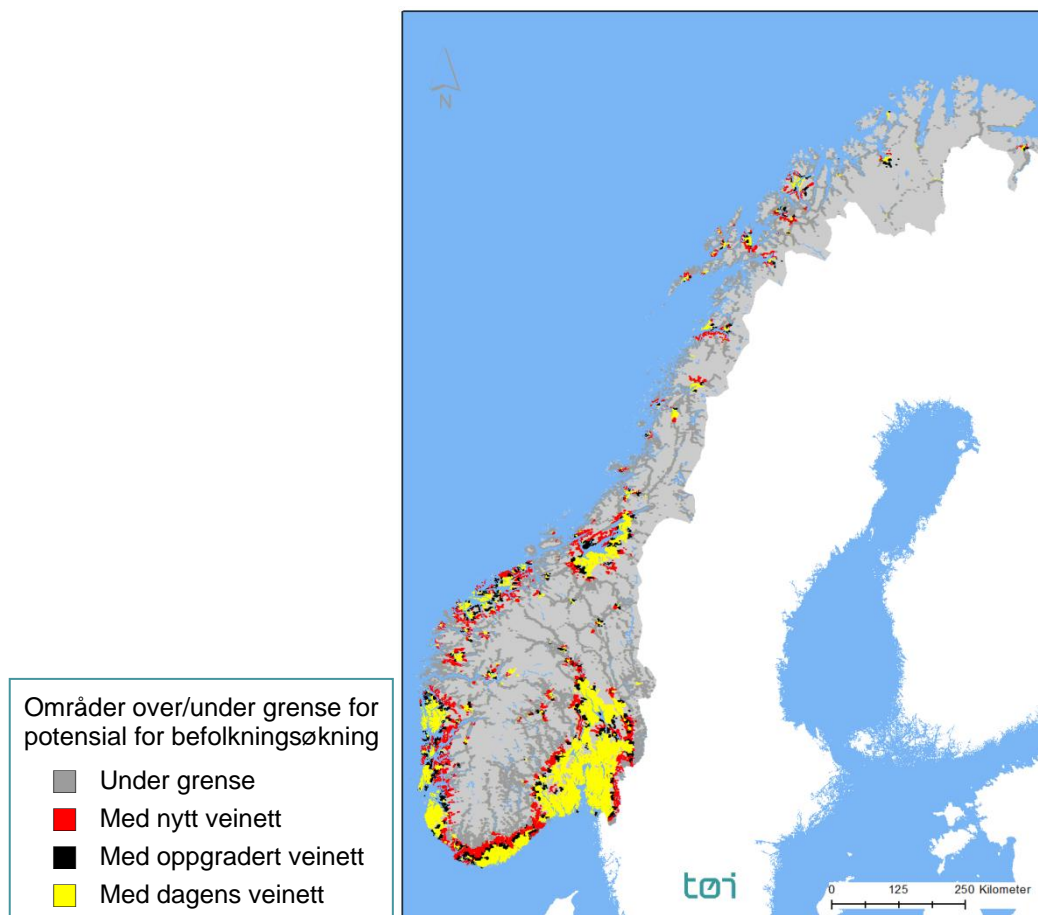
Hvorvidt reduserte reisetider og økt tilgjengelighet til arbeidsplasser gir utslag i potensial for regionforstørring, avhenger av den romlige fordelingen av bosetting og arbeidsplasser. Modellberegningene viser at det først og fremst er Ryfylke, Haugalandet, søndre Sunnhordland, kyst- og fjordområdene fra Sognefjorden til og med Nordmøre, Fosenkysten, Helgelands-kysten, søndre Ofoten, ytre deler av Lofoten/Vesterålen og kysten Senja - Kvænangen som framstår med et vesentlig potensial for regionforstørring (som indikator brukes forventet endring i transportarbeid ved pendling). I tillegg kommer en del mindre områder spredt rundt i innlandsdalførene. Felles for disse områdene er at oppgradering av veinettet gir klare reisetidsreduksjoner på avstander som er attraktive for pendling og at det innenfor disse avstandene er mulighet for et visst omfang av nye koblinger mellom yrkesbefolkning og arbeidsplasser.



Rapporten inneholder et opplegg for inndeling av landet i arbeidsmarkedsregioner uavhengig av kommunegrenser. Med utgangspunkt i tettstedenes folketall, arbeidsplasser og posisjon i det regionale pendlingshierarkiet, får vi 76 regionsentre. Basert på reisetider og pendlingsmønstre på grunnkrets nivå, er det avgrenset funksjonelle omland rundt disse regionsentrene. Flere av omlandene overlapper hverandre. Ikke alle deler av landet ligger innenfor omlandet til et regionsenter. Simuleringer med nytt veinett og modellberegnet pendlingsmønster, viser at det er potensial for en viss økning av dekningsgraden.



Tilgangen på arbeidsplasser innenfor en akseptabel reisetid har betydning for befolkningsutviklingen. 84 prosent av befolkningen har så god tilgang på arbeidsplasser at de trolig ligger over en kritisk grense for potensial for befolkningsvekst. Simulert oppgradering/nybygging av veinettet viser at det trolig er mulig å øke denne andelen noen prosentpoeng. Om lag en firedel av de bebodde områdene i landet og om lag åtte prosent av befolkningen forventes uansett ikke å komme over den kritiske grensen.



Regionforstørring gir ikke nødvendigvis befolkningsvekst. Det betyr at selv om områder blir sterkere knyttet til et større arbeidsmarked gjennom pendling, kan likevel antall arbeidsplasser innenfor akseptabel reisetid bli for lavt for å gi grunnlag for vekst. Dette gjelder også for mange av omlandene rundt de mindre regionsentrene. Allerede i kort avstand fra disse regionsentrene er det for dårlig grunnlag for befolkningsvekst, fordi antall arbeidsplasser (i regionsenteret) er for lite til å veie opp for effekten av avstandsfølsomheten.

Empiriske undersøkelser bekrefter at virkninger av en veiinvestering avhenger både av prosjektets lokalisering og av regionens konkrete særtrekk i form av geografiske, demografiske og økonomiske betingelser. Dette kommer fram både i norske og utenlandske undersøkelser. Lokalisering av en ny tunnel eller bru langt unna tettsteder har i liten grad vist seg å påvirke det regionale mønsteret. Der hvor det er kort avstand til større sentra, er det påvist betydelige virkninger for bosetting og næringsliv. Det er også påvist helt eller delvis integrasjon av arbeidsmarkeder ved nye veiforbindelser mellom mindre steder, så lenge avstandene mellom sammenknyttede steder ikke er for lang.